

இணைப்பு I

[145-ம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டங்களில் 1968-69-ஆம் ஆண்டுகளில் எய்திய முன்னேற்றம் பற்றிய ஆய்வுரை.

1968-69-ம் ஆண்டில் தமிழ்நாட்டில் கூட்டுறவு இயக்கம் மேலும் ஓராண்டு முன்னேற்றம் அடைந்துள்ளது. கூட்டுறவின் கீழ் வரும் பெருந் திட்டங்கள், வேளாண்மைக் கடன் வசதி, கூட்டுறவு விற்பனை, கூட்டுறவுப்பண்ணை, பயன் கொள்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஆகியவற்றுக்குத் தொடர்புடையனவாகும்.

2. இந்த ஆண்டில் வேளாண்மைக் கடன் வழங்கும் சங்கங்கள், நில அடைமான வங்கிகள் ஆகியவற்றின் மூலம் குறுகிய கால நீண்டகால வேளாண்மைக் கடன் வழங்கப்படுவதில் சீரிய முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. கடன் வழங்கு நிறுவனங்களின் மூலம் கடன் வசதியளிக்க ஊக்கமளிப்பதற்காக கிணறுகள் வெட்டவும், விசை ஏற்றங்களை நிறுவுவும் அளிக்கப்பட்டும், அரசின் நீண்டகால தக்காலிக் கடன்கள் 1-4-1968 முதல் நில அடைமான வங்கிகள் மூலமாகவே அளிக்கப்பட்ட வேண்டுமென்று அரசு கட்டளையிட்டது. 1968-69-ல் நில அடைமான வங்கிகள் நீண்டகாலக் கடன்களை வழங்குவதில் கண்ட முன்னேற்றம், அவற்றின் மீது சுமத்தப்பட்ட பொறுப்பைக் கூட்டுறவு நிறுவனங்கள் தகுந்த முறையில் செயல்படுத்துமென்பதை ஐயத்திற்கிடமின்றி மெய்ப்பித்துக்காட்டியுள்ளது. 1967-68-ல் மொத்தம் ரூ. 6.96 கோடி வழங்கப்பட்டது. 106 தொடக்க நில அடைமான வங்கிகளுடன் கூடிய மத்திய நில அடைமான வங்கி 1969 பிப்ரவரி வரையில் மொத்தம் ரூ. 11 கோடி வழங்கியுள்ளது. இதுவரையில் வழங்கப்பட்ட மொத்தக் கடன் ரூ. 17 கோடியாகும். ரூ. 12 கோடி கடன் வழங்கப்படவேண்டும் என்ற குறிக்கோள் அளவு முடிவுசெய்யப்பட்டிருக்க இந்த நிதியாண்டில் ரூ. 13 கோடி வழங்கப்படுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 1969-70-ல் நீண்டகாலக்கடன்களை ரூ. 14 கோடியாக அதிகரிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. நான்காம் திட்டக் காலத்தில் மொத்தம் ரூ. 90 கோடி வழங்கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

3. தொடக்க வேளாண்மைக் கடன் வழங்கு சங்கங்கள் மூலமாகக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகள் வழங்கிய குறுகியக்கால, நடுத்தரக்காலக் கடன்களும் மன நிறைவளிப்பதாய் இருந்துவந்தது. 1969 ஜனவரி இறுதி வரையில் இச்சங்கங்கள் ரூ. 38.40 கோடி தொகையை வழங்கியுள்ளது. 1967-68-ல் ரூ. 37.26 கோடி வழங்கப்பட்டது ; முந்திய ஆண்டின் ஒப்பிடுகையில், 1968-69-ல் எதிர்பார்க்கப்படும் அதிகரிப்பு சுமார் 4 கோடி ஆகும். 1969-70-ல் ஆண்டில் ரூ. 62.50 கோடி கடன் வழங்கப்படவேண்டுமென இலக்கு முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

நான்காம் திட்டக் காலத்தின் இறுதி ஆண்டில் ரூ. 80 கோடி வழங்கும் நோக்குடன் வழங்கும் கடன் தொகையை உயர்த்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதனால், வேளாண்மை உற்பத்திக்குழு மதிப்பிட்ட ரூ. 160 கோடி மொத்த வேளாண்மைக் கடன் தேவைகளில் குறைந்தது 50 சதவீதம் நிறைவு செய்யப்பட முடியும்.

4. நெல்கொள்முதல் செய்தல், அரைத்துப் பதப்படுத்துதல் இவற்றில் பெரிதும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு சம்பா, குறுவைப் பருவத்தில் இம்மாநிலத்திலுள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 2.37 லட்சம் டன் நெல் கொள்முதல் செய்தது இதில் தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கம் கொள்முதல் செய்த அளவு 1.30 லட்சம் டன் ஆகும். 1969-ல்சம்பா அறுவடைப் பருவத்தில் ரூ. 2.75 கோடி மதிப்பிடக்கூடிய 55,000 டன் நெல் அளவை இந்தச் சங்கம் ஏற்கனவே கொள்முதல் செய்துள்ளது. இச் சங்கம் ரூ. 33 லட்சம் செலவில் நிறுவியுள்ள

1969 மார்ச் 24]

நவீன அரிசி ஆலையுடன், மாதம் ஒன்றுக்கு 9,000 டன் மொத்த திறனுடன் மற்றும் ஐந்து நவீன அரிசி ஆலைகளை நிறுவும் பணியும் நிறைவேற்றி வருகிறது. இந்த ஆலைகள் விரைவில் செயல்படும். இம்மாவட்டத்திலுள்ள இந்த ஆலைகளும் மற்ற அரிசி, ஆலைகளும் தயாரிக்கும் தவிர ஆதாயமுள்ள வகையில் பயன்படுத்தப்பட, திருவாரூரில் ரூ. 20 லட்சம் செலவில் மேற்படி சங்கம் அரிசித் தவிர எண்ணெய் பிரிவு ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. ஏழு மாவட்டங்களில் மணிக்கு 2 டன் அரைக்கும் திறனுள்ள 7 நவீன அரிசி ஆலைகளை மேற்கொண்டு நிறுவவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு ஒப்பளப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஆலைகள் 1969-70-ல் செயல்படத் தொடங்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

5. விலைவாசி ஏற்றத்தைத் தடுக்கவும் பொதுமக்களுக்குப் பயன்படும் பொருள்கள் நியாய விலையில் கிடைக்கவும் 50,000 மக்கள் தொகையும் அதற்கு மேற்பட்டுள்ள நகரங்களிலும் பெருநகரங்களிலும் மொத்த வணிக, தொாக்கப் பண்டசாலைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது 30 மொத்த வாணிகப் பண்டசாலைகள் உள்ளன ; இவற்றுடன் 534 சில்லறைக் கிடங்குகள் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. 1,704 தொாக்கப் பண்டசாலைகளும் உள்ளன. மொத்த வணிகப் பண்டசாலைகள் 1967-68-ல் மொத்தம் ரூ. 29.47 கோடி விற்பனை செய்துள்ளன. 1968 நவம்பருடன் முடிவுறும் 5 மாதங்களில் ஏற்பட்ட விற்பனை ரூ. 12.16 கோடி. இவற்றுடன் 2 லட்சமும் அதற்கு மேற்பட்டும் மக்கள் தொகையுள்ள மாநகரத்திலும் நகரங்களில் துறைப்பண்டசாலைகள் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1.67-68-ல் அதற்குப் பண்டசாலைகள் ஆறு இருந்தன; 1968-69-ல் எட்டு பண்டசாலைகள் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1969-70-ல் மேலும் ஐந்து பண்டசாலைகளை நிறுவுவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. சிறப்பு அங்காடிகள் எனப் பெயர் பெற்ற இத்திறப்பு பண்டசாலைகள் 1968-69-ல் (1969 ஜனவரி வரையில்) ரூ. 2.87 கோடிக்கு மொத்தம் விற்பனை செய்துள்ளன. 1967-68-ல் ரூ. 3.75 கோடி தொகைக்கு விற்பனை செய்துள்ளன.

6. கடந்த காலத்தில் கூட்டுறவு நிலையங்களின் கணக்குகளைத் தணிக்கை செய்வதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதாகக் குறையீடுகள் வந்தன. இவ்வாறு காலதாமதம் ஏற்படுவதற்குப் போதுமான பணியாளர்கள் இல்லாமையும் ஒப்பளிக்கப்பட்ட பதவிகளில் பணியாளர் நியமனம் செய்யப் படாமையுமே காரணமென்று அறியப்பட்டது. இந்த ஆண்டில் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மேற்கொள்ளும் வணிக அலுவல்கள் பெருகியுள்ளதைக் கணக்கில் கொண்டு, பணியாளர் எண்ணிக்கையை வரையறுக்கும் அவற்றின்மீது சுமத்தப்பட்டுள்ள பெரும் பொறுப்புகளை முற்றிலும் முறையை அரசாங்கம் திருத்தியமைத்துள்ளது. கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. இத்துடன், தணிக்கையின் தரத்தை உயர்த்தும் வகையில் நேரிடத் தணிக்கையாளர்களின் பணியை மேற்பார்வையிடவும் கூடுதல் அலுவல்கள் நியமனத்திற்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இந்த நடவடிக்கைகளினால், அடுத்த 6 திங்கள்களில் தணிக்கை செய்யவேண்டிய கணக்குகள் தணிக்கையிடப்பட்டு முடிவுறுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

7. வளாந்து வரும் சமுதாயத்தின் தேவைகளை ஈடுசெய்ய அண்மைக் காலத்தில் கூட்டுறவு இயக்கத்தில் ஏற்பட்டுள்ள குறிப்பிடத்தக்க வளாச்சி திறம்பட நிறைவேற்ற இந்த இயக்கம் எய்திய முன்னேற்றத்தை மதிப்பிடுவது திறமையை உயர்த்துவதும் அவசியமாகிறது. எனவே, இம் மாநிலத்தில் கூட்டுறவு இயக்கம் செயல்படுவதை ஆராய்ந்து சரியான வகையில் அதன் சீர்திருத்தத்திற்கும் சீரமைப்பிற்கும் செயற் குறிப்புகளை வகுக்க குழு ஒன்றினை அமைப்பது அவசியமென்று அரசு கருதியது. இதன்படி, 1968 பிப்ரவரியில் திரு கே. சந்தானம் அவர்கள் தலைமையில் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டது. கூட்டுறவு நிறுவனங்களின் அமைப்பு, குழுக்களின் அமைப்பு, உறுப்பினர் என் பதவிக்காலம், அக்குழுக்களின் தேர்தல், டி.யூ.சி.எஸ். செயல்படும் விதம் ஆகியவை பற்றி இக்குழு இடைக்கால அறிக்கைகளை அளித்தது டி.யூ.சி.எஸ். குறித்த அறிக்கை

[1969 மார்ச் 24]

யின்மீது ஆணைகள் ஏற்கனவே பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. மற்றொரு இடைக்கால அறிக்கை அரசின் ஆய்வில் இருந்து வருகிறது. இக் குழுவின் இறுதி அறிக்கை விரைவில் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

8. கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கு 1967-68, 1968-69 ஆகிய ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட மொத்தச் செலவு கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

திட்டத்தின் பெயர்.			
(1)	1967-68-ல் ஏற்பட்ட செலவு.	1968-69-ல் நிதி ஒதுக்கம்.	31-12-68 வரையில் செய்த செலவு.
	(ரூ.)	லட்சத்தில்.	
கூட்டுறவுக் கடன்—மத்திய நில அடைமான வங்கி ஈட்டுப் பத்திரம், விற்பனை செய்தல், தயாரித்தல், சர்க்கரை ஆலைகள், பயன்துய்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், கல்விப் பயிற்சி அளித்தல், பலவகைத் திட்டங்கள் ஆகியவற்றிற்கு அரசாங்கம் அளிக்கும் தொகை இதில் அடங்கும்.	333.50	451.25	351.29

பல்வேறு திட்டங்கள் குறித்து எய்திய முன்னேற்றம் அடுத்து வரும் பத்திகளில் விரிவாகக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

I. வேளாண்மைக் கடன் வசதி.

9. வேளாண்மைக் கடன் வழங்குவதில் கடன் வழங்கு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் எய்திய முன்னேற்றத்தைக் காட்டும் விவர அறிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

குறிக்கோள் அளவும் சாதனைகளும்.

வேளாண்மைக் கடன் வழங்கு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்			
(1)	1967-68-ல் நிலைமை.	1968-69-ம் ஆண்டுக்கான கோள் அளவு.	1968-69-ல் எய்திய சாதனை (1969 ஜனவரி வரையில்).
(i) கூட்டுறவுத் துப்பட்டுள்ள வீதம்.	(2)	(3)	(4)
சங்கங்கள் ஏற்படுத்த கிராமங்களின் சத	கிராமங்கள்	அனைத்திலும் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.	

(ரூ. கோடியில்.)

(ii) கடன் வழங்குதல்—

குறுகியகால, நடுத்தரக் காலக் கடன்

37.26 57.65 38.40

நீண்டகாலக் கடன்கள்

.. .. 6.96 12.00 11.00

1969 மார்ச் 24]

(1)	1967-68-ல் நிலைமை.	1968-69-ம் ஆண்டுக்கான கோள் அளவு.	1968-69-ல் எய்திய சாதனை (1969 ஜனவரி வரையில்.)
(1)	(2)	(3)	(4)
(iii) மத்திய வங்கியால் திறக்கப்பட விருக்கும் கிளைகளின் எண்ணிக்கை.	99	30	11
(iv) பங்கு மூலதனம் (அரசின் பங்கு மூலதனம் நீங்கலாக) இந்த ஆண் டின் இறுதியில் எய்தப்படும்.—			
தொடக்கச் சங்கங்கள்	9.94	11.21	11.06
மத்திய வங்கிகள்	7.38	8.13	7.83
மாநிலக் கூட்டுறவு வங்கி	2.10	2.62	2.11
(v) வைத்துவரப்படும் வைப்பு நிதி—			
தொடக்கச் சங்கங்கள்	3.28	4.20	3.48
மத்திய வங்கிகள்	21.08	23.49	21.83
மாநிலக் கூட்டுறவுச் சங்கம்	10.13	11.50	10.22

கடன் வழங்கும் நிறுவனங்கள் தங்கள் கடனளிக்கும் திட்டத்தைப் பெருக்கும் வகையில் அவற்றிற்குப் பங்கு மூலதனம் அளித்தல், நிர்வாகப் பணியாளர்களின் செலவை ஈடு செய்ய அவர்களுக்கு உதவிக் தொகை அளித்தல், மத்திய நில அடைமான வங்கியின் கடன் பத்திரங்கள்மீது அசலும் வட்டியும் செலுத்துவதற்கு உத்தரவாதம் அளித்தல் போன்ற வழிகளில் அரசு அவைகளுக்குப் போதிய உதவி வழங்கி வருகிறது. 1968 டிசம்பர் வரையில் ரூ. 290.92 லட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. முந்திய ஆண்டில் ரூ. 242.77 லட்சம் செலவாகியது.

10. கடன் வழங்கும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் கடன் வாங்கும் சக்தியைப் பெருக்கும் பொருட்டு, கூட்டுறவுக் கடன் வழங்கு சங்கங்களின் பங்கு மூலதனத்தில் அரசு முதலீடு செய்து வருகிறது. 31-12-1968 வரை கீழே குறிப்பிட்டுள்ளபடி மொத்தம் ரூ. 4.80 கோடி இவ்வகையில் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்.)

தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வங்கி	126
மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகள்	195
சென்னை கூட்டுறவு மத்திய நில அடைமான வங்கி	45
தொடக்கக் கடன் வழங்கு சங்கங்கள்	114

இது குறித்து மேலும் உதவியளிக்கும் தேவை, அவ்வப்போது மதிப் பிடப்படும்.

[1969 மார்ச் 24]

11. வசதி குறைந்த உழவர்களுக்கும், வசதியற்ற உழவர்களுக்கும், நிலமற்ற குத்தகைதாரர்களுக்கும், போதுமான அளவு கடன் வழங்குவதற்கான, கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு ஊக்கமளிப்பதன் பொருட்டு, தொடக்கச் சங்கங்களும் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளும் உருவாக்கிய மீளாக் கடன் சிறப்புச் சேம நிதிக்கு அரசு நேரடியாக மானியம் வழங்கி வருகிறது. அதாவது, உழவர்களில் மிகவும் வறிய நிலையிலுள்ளவர்களின் கடன் நிலுவைகளுக்காக தொடக்கச் சங்கங்களுக்கு அப்படியே 12 சதவீத மானியமும், கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுக்கு 4 சதவீத மானியமும் அரசு வழங்கி வந்துள்ளது. இவ்வாறு 1968-69-ல் மொத்தம் ரூ. 6 லட்சம் அரசு வழங்கியுள்ளது. 1967-68-ல் அரசு 3.66 லட்சமே இவ்வகையில் வழங்கப்பட்டது. மத்திய கூட்டுறவு வங்கிகள், தொடக்கச் சங்கங்கள், ஆகியவற்றின் மீளாக் கடன் சிறப்புச் சேம நிதிக்கு இதுவரையில் அரசு ரூ. 101 லட்சம் வழங்கியுள்ளது.

12. வேளாண்மைக் கடனை உரியகாலத்தில் வழங்கும்பொருட்டு, முன்னதாகவே, உழவர்களின் கடன் தேவைகள் மதிப்பிட்டு, அறியப்பட்டு, பயிர் வேலைகள் தொடங்குவதற்கு முன்னரே அந்த ஆண்டுக்கு ஒவ்வொரு உறுப்பினருக்கும் வழங்கப்படும் கடன் தொகைக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்படுகின்றது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் கடன் வழங்கு சங்கங்கள் உழவர்களுக்கு வழங்கும் கடன், வசதி உற்பத்தி அடிப்படையில் அமைந்து விட்டது. எவ்வளவு ஏக்கர் பரப்பில் பயிரிடப்படுகிறது, பயிரிடப்பட்ட பயிர்கள் எவ்வகையின், முனைப்பான் வேளாண்மை முறைகள் கையாளப்பட்டுள்ளனவா என்பதையெல்லாம் அடிப்படையாகக் கொண்டே சாகுபடிக் கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன. உரங்கள், மற்றும் பிற உழவுத் தொழில் தேவைப் பொருள்கள் வடிவிலும் இக்கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன.

13. 8,792 தொடக்க வேளாண்மைக் கடன் வழங்கு சங்கங்கள் கிராம அளவில் உழவர்களுக்குத் தேவைப்படும், குறுகிய கால, நடுத்தரக் காலக் கடன்களை வழங்குகின்றன; இவை, மாவட்ட அளவில் 15 கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த மத்திய வங்கிகள், தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வங்கியுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. இச்சங்கங்கள் வழங்கும் கடன் தொகை, ஆண்டுதோறும் அதிகரித்து வருகிறது. இம் மாநிலத்தில் 1965-66, 1966-67, 1967-68 ஆகிய ஆண்டுகளில் வழங்கப்பட்ட வேளாண்மைக் கடன் முறையே ரூ. 30.95 கோடி; ரூ. 31.41 கோடி, ரூ. 37.26 கோடி ஆகும். 1968-69 (1969 ஜனவரி வரையில்) கடன் வழங்கு நிறுவனங்கள் ஏற்கெனவே ரூபாய் 38.40 கோடி கடன் வழங்கியுள்ளன. இம்மாநிலத்தில் நான்காவது திட்டத்தின் இறுதி ஆண்டில் உழவர்களுக்கு மொத்தம் ரூ. 160 கோடி கடன் தேவைப்படுமென வேளாண்மை உற்பத்திக் குழு மதிப்பிட்டுள்ளது. இத்தொகையில் குறைந்தது 50 சதவீதம் தொகையாவது வழங்கக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு இயலும் வகையில் கடன் வழங்குவதை ஆண்டுக்கு அண்டு அதிகப்படுத்தித் தீர்மானிப்பட்டுள்ளது. தங்கள் கடன் தொகை முழுவதையும் பெற உழவர்களுக்கு இயலும் வகையில், உழவர் ஒருவர் குறுகிய காலக் கடனாக வாங்கும் உயர் அளவு, பதிவு செய்த கரும்பு பயிரிடுவோர் சம்பந்தமாக ரூ. 20,000 ஆகவும், பிற பயிர்கள் பயிரிடுவோர் சம்பந்தமாக ரூ. 15,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. பதிவு செய்த கரும்பு பயிரிடுவோர் ஒருவர் பிற பயிர்களையும் விளைவித்தால் அவர் மொத்தம் ரூ. 35,000 வரையில் கடன்பெற முடியும். நடுத்தர காலக் கடனுக்காக உயர் வரம்பு ரூ. 10,000-க்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

14. போதுமான கடனையும், விதைகள், உரங்கள், பயிர்ப் பாதுகாப்பு மருந்துகள் முதலிய பிற வேளாண்மைத் தேவைகளையும் உழவர்களுக்கு அளிப்பதன் மூலம் வேளாண்மை உற்பத்தியைப் பெருக்கும் நோக்கத்துடன் தொடங்கப்பட்ட மாவட்ட மும்முர வேளாண்மைத் திட்டம், தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நெல் சம்பந்தமாக வாழை, கரும்பு, தென்னை, வேர்க் கடலை, காய்கறிகள், புகையிலை, சிறுதானியங்கள், சோளம், பருத்தி முதலிய பிற பயிர்கள் சம்பந்தமாகவும் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 2,223 கிராமங்கள் இத்திட்டத்தின்கீழ் வருகின்றன; இத்

1969 மார்ச் 24]

திட்டத்தின்கீழ் 4-50 லட்சம் மொத்த உறுப்பினர்களைக் கொண்டு 572 கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் செயல்படுகின்றன. 1968-69-ல் (1969, ஜனவரி வரையில்) ரூ. 4-74 கோடி மொத்தக் கடன் வழங்கப்பட்டது ; 1967-68-ல் வழங்கப்பட்ட கடன் தொகை ரூ. 3-93 கோடியேயாகும் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

15. நெல், கேழ்வரகு, சோளம், வேர்க்கடலை, பருத்தி இவற்றின் உற்பத்தியைப் பெருக்கும் நோக்கத்தில் செயல்படுத்தப்படும். முழு வேளாண்மைப் பகுதித் திட்டம், செங்கற்பட்டு, கோயம்புத்தூர், மதுரை திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களில் தொடர்ந்து நிறைவேற்றப்பட்டது. 12-27 லட்சம் உறுப்பினர்களைக் கொண்ட 3,505 கடன் வழங்கும் சங்கங்கள், 1968-69-ல் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றச் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1968-69-ல் (1969, ஜனவரி வரையில்), இப்பகுதிகளில் உழவர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட மொத்தக் கடன் ரூ. 12-96 கோடியாகும். 1967-68-ல் வழங்கப்பட்ட தொகை ரூ. 11-62 கோடி.

16. ஆதாயமற்ற, நிதி வசதியற்ற சங்கங்களைக் கலைத்துவிட்டு, அவை ஆண்டுக்கு ரூ. 2 லட்சம் குறைந்த கடன் தொகை வழங்கும் வகையில் அவற்றை மாற்றும் திட்டம், 1968-69-ல் தொடர்ந்து நிறைவேற்றப் பட்டது. இம்மாநிலத்தில் இத்தகைய 4,800 சங்கங்கள் இருக்குமென மதிப்பிடப்பட்டது. இத்திட்டம் செயல்படுத்துவதற்கு முன்னர் 11,000 கடன் வழங்கு சங்கங்கள் இருந்தன. இப்போது இக் கடன் வழங்கு சங்கங்களின் எண்ணிக்கை 8,792 ஆகக் குறைந்து விட்டப்டது. நிதிவசதியற்ற சங்கங்கள் நிதி வசதி மிக்க சங்கங்களுடன் இணைய விரும்பமில்லாத காரணத்தினால் இத்தகைய சங்கங்களின் எண்ணிக்கையை மேற்கொண்டும் குறைப்பதற்கு நிதி வசதியற்ற சங்கங்கள் எதிர்ப்பு தெரிவித்துள்ளன. கடன் வசதிகள் அதிகரித்துள்ள காரணத்தினால், ஆதாயமற்றவை என்று முன்பு கருதப்பட்ட சங்கங்களில் சில, நிதி வசதியுள்ள சங்கங்களாக ஆகிவிட்டன என்பது உண்மைதான். கூட்டுறவு இயக்கத்தின் வளர்ச்சிக்கு மக்களின் ஆதரவுதான் வலுவூட்ட முடியும் என்பதையும் எத்தகைய கட்டாயமும் முறையும் இந்த இயக்கத்தின் வளர்ச்சிக்கு உதவாது என்பதையும் அரசு அறியும். எனினும், இத்தகைய சங்கங்களைக் கட்டாயமாக நிதிவசதியுள்ள சங்கங்களுடன் தமீழ் நாடு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் சட்டத்தில் வகை செய்வதற்கான செயற்குறிப்பைக் கூட்டுறவுக் குழுவிடம் அரசு அனுப்பியுள்ளது.

17. கிராம, நகர்ப்புற சேமிப்புகளைத் திரட்டும் பொருட்டுக் பெருகி வரும் உற்பத்திக் கடன் தேவைகளைச் சரிக்கட்ட மத்திய வங்கிகளின் நிதிவசதியைப் பெருக்கவும் எல்லா வட்டத் தலைமையிடங்களிலும் பிற முக்கியமான இடங்களிலும் கிளைகளைத் தொடங்க மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுக்கு ஊக்கமளிக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கு கிளைகளைப் பேணும் செலவை ஈடுசெய்ய உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இந்த ஆண்டின் தொடக்கத்திலுள்ளவாறு 92 கிளைகள் செயல்பட்டு வந்தன ; இந்த ஆண்டின் 30 கிளைகள் தொடங்கப்பட வேண்டும். இலக்கியப் பட்டிருக்க இதுவரை மேலும் 11 கிளைகள் திறக்கப்பட்டுள்ளன. இது வரை செயல்பட்டு வரும் மொத்தக் கிளைகளின் எண்ணிக்கை 110 ஆக அதிகரித்துள்ளது. கிராம மக்கள் வங்கிகளைப் பரவலாக பயன்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் உணரப்பட்டுள்ளது. வங்கிகளில் பணம் போடுவதனால் ஏற்படக் கூடிய நன்மைகளை மக்கள் அடையவேண்டும், என்பதுடன், கூட்டுறவு வங்கிகளில் பணம் சட்டி வைக்கும் வழக்கம் மக்களிடையே ஏற்பட வேண்டும் என்பது இதன் நோக்கமாகும். ஒவ்வொரு வட்டாரத்திலும் ஒரு கிளையாவது இருக்கும் வகையிலே மேற்கொண்டும் கிளைகள் பலவற்றைத் தொடக்குமாறு மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுக்கு வேண்டுகோள் விடுவதற்குப்பட்டுள்ளது. மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கியும் மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளும் இந்த ஆண்டில் நல்ல ஆதாயத்துடன் செயல்பட்டதிலிருந்து வங்கித் தொழிலில் கூட்டுறவு இயக்கம் நன்கு செயல்பட முடியும் என்பது தெளிவாகி

[1969 மார்ச் 24]

யுள்ளது. மத்திய வங்கிகள் வைத்திருந்த வைப்புத் தொகை 1968, மார்ச் இறுதிவரையில் ரூ. 21.08 கோடி இருந்தது. இது 1969, ஜனவரி இறுதியில் ரூ. 21.83 கோடியாக உயர்ந்தது.

18. நீண்டகாலத் தக்காவிக் கடன்களை நில அடைமான வங்கிகள் மூலம் வழங்கும் அரசின் முடிவை ஒட்டி, கிணறுகள் வெட்டுதல், விசையேற்றங்களை நிறுவுதல், நிலங்களைப் பண்படுத்துதல், டிராக்டர்களை வாங்குதல் போன்ற பணிகளுக்கு அளிக்கப்படும் நீண்டகாலக் கடனைத் தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மத்திய நில அடைமான வங்கியுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள மாவட்ட அளவிலான 106 தொடக்க நில அடைமான வங்கிகள் வழங்குகின்றன. இக்கடன் திட்டத்தின் பெரும் பகுதி உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்தை எய்த உதவுகிறது. மத்திய நில அடைமான வங்கி வெளியிடும் கடன் பத்திரங்களைத் திருப்பிச் செலுத்துவதற்கான உத்தரவாத வரம்பை இந்த ஆண்டில் ரூ. 30 கோடியிலிருந்து ரூ. 45 கோடிக்கு உயர்த்தியுள்ளது. இந்த வங்கிகள் வழங்கும் கடன்கள் குறித்துப் பின்பற்றப்படும் வழக்கமான நடைமுறை எளிதாக்கப்பட்டுள்ளது. பல சலுகைகள் உழவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. இக்கடன்களைப் பலரும் பெற வகை செய்வதற்கும் அவற்றை எளிதில் பெறுவதற்கும் கீழ்க்கண்ட ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன:—

(அ) கடன்கள் வழங்குவதில் ஏற்படும் கால தாமதத்தைப் போக்க கிளைகளை கடன்களை வழங்கும் வகையில் மத்திய நில அடைமான வங்கி வட்ட அளவில் கிளைகளைக் கொண்டுள்ளது;

(ஆ) வில்லங்கச் சான்று தேவைப்படும் கால அளவு 23 ஆண்டு களிலிருந்து 13 ஆண்டுகளாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) கடன் வாங்குவோரால் வழங்கப்படும் பங்கு மூலதனம் கடன் தொகையில் 5 சதவீதத்திலிருந்து 2 சதவீதமாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) இதற்கு முன்னர் ரூ. 2,000 கடன் பெறுவதற்கே வகை செய்யப்பட்டிருந்ததற்கு மாறாக, ரூ. 5,000 வரையில் பெறப்படும் கடன்களுக்கு வில்லங்கச் சான்றுகள் வாங்குவதற்கான கட்டணம் செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டுள்ளது;

(உ) ஈடாக வைக்கும் சொத்தின் மதிப்பை யொட்டிக் கடன் வாங்கும் வரம்பு 50 சதவீதத்திலிருந்து 75 சதவீதமாக உயர்த்தப்பட்டது.

(ஊ) தனிப்பட்டவர் வாங்கும் உயர் அளவுக் கடன் வரம்பு ரூ. 40,000-க்கு உயர்த்தப்பட்டது. முதலில் இந்த அளவு ரூ. 25,000 ஆக இருந்தது. கிணறுகள் வெட்டுதல், விசையேற்றங்களை நிறுவுதல் டிராக்டர்களை வாங்குதல், நிலத்தைப் பயன்படுத்தல் ஆகிய கூட்டுறவுக் காரியங்களுக்காக இவை வழங்கப்படுகின்றன.

நில அடைமான வங்கிகளின் நலனை பாதுகாக்கும் பொருட்டு இந்த ஆண்டில் நில அடைமான வங்கிகள் சட்டத்தில் புதிய விதித்துறை செய்யப் பட்டது. 1968 ஜூலை 4-ம் தேதியன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு அவற்றின் சார்பாக எழுதிக் கொடுக்கப்பட்ட அடைமானங்கள் குறித்து (அரசுக்குச் சேர வேண்டிய நில வருவாய் நீங்கலாக) பிற தொகைகளைவிட இந்த வங்கிகளுக்கு முன் உரிமை இந்த விதித்துறை மூலம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

19. இந்த ஆண்டில் வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற ரூ. 12 கோடி இலக்கு முடிவு செய்யப்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் நில அடைமான வங்கிகள் 'இதுவரையில்' (1969 பிப்ரவரி) ரூ. 11 கோடி வழங்கியுள்ளது. 1967-68-ல் ரூ. 6.96 கோடியே வழங்கப்பட்டது என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். மத்திய நில அடைமான வங்கி அதன் இயல்பான வேலைத் திட்டங்களுக்காக வெளியிட்ட கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களுக்கு ரூ. 2.90 கோடி அளவில் அரசு தொகை வழங்கியுள்ளது. 1969-70-ம் ஆண்டின் குறிக்கோள் அளவு ரூ. 14 கோடி எனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. 1969-70 மத்திய நில அடைமான வங்கி வெளியிடும் கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களுக்கு ரூ. 4 கோடி அளவில் அரசு தொகை வழங்கும்.

1969 மார்ச் 24]

நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் நில அடைமான வங்கிகள் ரூ. 90 கோடி அளவிற்கு நீண்டக் காலக் கடன்களை வழங்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

20. தனது இயல்பான கடன் வழங்கும் திட்டம் ஒருபுறமிருக்க, வேளாண்மை மறு கடன் உதவிக் கழகத்தின் உதவியுடன் மத்திய நில அடைமான வங்கி சிறப்பு வளர்ச்சித் திட்டங்களையும் நிறைவேற்றி வருகிறது. மேற்சொன்ன கழகம் மறு கடன் வசதிகளைக் பெருமளவில் அளித்து வேளாண்மை தொடர்பான வளர்ச்சி திட்டங்களுக்கு உதவ முன் வந்துள்ளது. மத்திய நில அடைமான வங்கி, மாநில அரசும் வேளாண்மை மறுகடன் உதவிக் கழகமும் ஒப்புக்கொண்ட விதிதாச்சாரபடி நிதி வழங்கு சிறப்பு வளர்ச்சி கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களை வெளியிடுவதன் மூலம், இத்திட்டங்களின்கீழ் கடன்கள் வழங்குவதற்குத் தேவையான நிதி வசதியைத் திரட்டுகிறது. 1968-69-ல் சிறப்பு வளர்ச்சி கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களுக்கு மாநில அரசு ரூ. 20 லட்சம் வழங்கியுள்ளது. 1969-70-ம் ஆண்டிற்கு ரூ. 60 லட்சம் வழங்கவும் அரசு கருதியுள்ளது.

21. மேற்சொன்ன கழகத்தின் உதவியுடன் நிறைவேற்றுவதற்கு ஏற்கெனவே மேற் கொள்ளப்பட்ட திட்டங்களில் பாம்பிக்குளம், ஆழியாறு திட்டத்தின்கீழ் நிலத்தைப் பயன்படுத்தும் பணி இறுதிக்கட்டத்தில் உள்ளது. இத்திட்டத்தின் 75,000 ஏக்கர்மீ பயன்படுத்தவதற்கு ரூ. 375 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்ட கடன் இலக்கில் நில அடைமான வங்கிகள் இதுவரையில் (1969 ஜனவரி) சுமார் 58,840 ஏக்கரைப் பயன்படுத்த ரூ. 305 லட்சம் வழங்கியுள். இத்திட்டம் முழுவதும் 1969-70 முற்பகுதியில் முடியுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வேளாண்மை மறுகடன் உதவிக் கழகத்தினிடமிருந்து பெறும் உதவியுடன் இதுவரையில் ஒப்பளிக்கப்பட்டுள்ள பிற திட்டங்களைக் கீழே உள்ள விவர அறிக்கை காட்டும்:—

வேளாண்மை மறு
கடனுதவி நிறுவனம்,
மாநில அரசு ஆகியவை
களின் பங்கு.

திட்டத்தின் பெயர்.	மொத்தச் செலவு.	வேளாண்மை மறு கடனுதவி நிறுவனத்தின் பங்கு.		
		மறு கடனுதவி நிறுவனத்தின் பங்கு.	அரசின் பங்கு.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(ரூபாய் லட்சத்தில்)
1 புதுக்கோட்டையிலே கிணறு தோண்டும் திட்டம்.	92.50	83.25	9.25	
2 தொண்டாமுத்தூர், பெரிய நாயக்கன்பாளையம் ஆகிய இடங்களில் கிணறு தோண்டும் திட்டம்.	168.00	165.20	16.80	
3 தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் தென்னை வளர்ச்சி.	31.50	23.63	7.87	
4 கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ரப்பர் தோட்ட வளர்ச்சி	24.00	18.00	6.00	
5 நீலகிரி மாவட்டத்தில் சிறு தேயிலைத் தோட்டங்கள் வளர்ச்சி.	50.00	37.50	12.50	

[1969 மார்ச் 24]

மேலே கூறப்பட்டுள்ள திட்டங்களுக்கு 1968-69-ல் ஒப்பளிப்பு வழங்கப் பட்டது. இவ்வேலைத் திட்டங்கள் செயல்படத் தொடங்கிவிட்ட 1969-70ல் கணிசமான முன்னேற்றம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

22. செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் 2,000 குழாய்க் கிணறுகளையும் தென் ஆர்க்காடு மாவட்டத்தில் 2,000 குழாய்க் கிணறுகளையும் 1,000 வடி முனைக் குழாய்க் கிணறுகளையும் அமைக்கும் இரு தனித் திட்டங்களை, வேளாண்மை மறு கட்டுவதில் கழகத்திலிருந்து உதவி ஏதும் பெறாமல், செயல்படுத்து பணியை மத்திய அடைமான வங்கி மேற்கொண்டுள்ளது.

II. கூட்டுறவு விற்பனையும் பதப்படுத்துதலும்.

23. 1967-68-ல் கூட்டுறவு விற்பனை, பதப்படுத்தல் ஆகிய திட்டங்களைச் செயல்படுத்துவதற்காகவும், கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகளில் பங்கு மூலதன வகையில் முதலீடு செய்வதற்காகவும் ரூ. 62.05 லட்சம் செலவு செய்யப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில் முக்கியத் திட்டங்களுக்காக ஒதுக்கப் பட்ட தொகையும், இதிலிருந்து செலவிடப்பட்ட தொகையும் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

திட்டத்தின் பெயர்.	1968-69-ம் ஆண்டிற்கான செலவு.	1968 டிசம்பர் வரை பயன்படுத்தப்பட்ட தொகை.
(1)	(2)	(3)
	ரூபாய் லட்சத்தில்.	ரூபாய் லட்சத்தில்.
1 விற்பனைச் சங்கங்கள், பதப்படுத்தும் பிரிவுகளுக்குப் பங்கு மூலதனம்.	10.46	1.60
2 நவீன அரிசி ஆலைகளை நிறுவுதல் ..	106.75	43.43
3 பதப்படுத்தும் பிரிவுகளைப் பெரிய அளவில் நிறுவுதல்.	14.81	14.81
4 சர்க்கரை ஆலைகளில் பங்கு மூலதனம் செய்யப்பட்ட தொகை.	35.00	5.00
5 லாரிகள் வாங்குவதற்காக உதவித் தொகை	3.00	..
6 கிடங்குகளைக் கட்டுதல்	5.50	2.79

பயன்படுத்தப்பட்ட தொகையில் ஏற்பட்ட குறைவு நிதி ஆண்டின் முடிவிற்குள் ஈடு செய்யப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

24. 1967-68-ல் கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் விற்பனை செய்யப்பட்ட வேளாண்மை விலை பொருள்களின் மதிப்பு ரூ. 23 கோடி ஆகும். நடப்பு ஆண்டில் ஜனவரி 1969 வரை, இக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ரூ. 15 கோடி மதிப்புள்ள வேளாண்மை விலை பொருள்களை விற்பனை செய்தன. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தின் இறுதி ஆண்டிற்குள், இக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 30 கோடி ரூபாய் மதிப்புள்ள வேளாண்மை விலைபொருள்களை விற்பனை செய்யும் அளவிற்கு இதன் பணிகளைப் படிப்படியாக விரிவுபடுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

25. கொள் முதல் பணிகளில், இவ்விற்பனைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பெருமளவில் பங்கு கொள்கின்றன. 1968-ம் ஆண்டு சம்பா, குறுவைக் காலங்களில் இம் மாநிலத்திலுள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 2.3 லட்சம் டன் நெல் கொள்முதல் செய்தன. 1967-ம் ஆண்டில் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட அளவு 192 டன்களாகும் தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நெல் கொள்முதல் செய்வதற்காக உள்ள அரசாங்கத்தின் செயல்களில் ஒன்றான தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனை நிறுவனம், இம் மாவட்டத்தில்

1969 மார்ச் 24]

உள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட மொத்த அளவில் 50 சதவீதத்தைக் கொள்முதல் செய்ததன் மூலம், சிறந்த பணியாற்றி, இந்த முக்கியப் பணித் துறையில் தனக்கென ஓர் இடத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டது.

26. தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனை நிலையத்தினரால் ரூ. 38 லட்சம் செலவில் நிறுவப்பட்ட மணி ஒன்றுக்கு 4 டன் நெல் அரைக்கும் திறனுள்ள நவீன அரிசி ஆலை, 1968-69-ல் 16,000 டன் நெல்லை அரைத்தது.

தேசியக் கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழகத்தால் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டங்களின்கீழ் மேலும் 12 நவீன அரிசி ஆலைகள் நிறுவக் கருதப்பட்டுள்ளது. இவற்றில் ஐந்து தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நிறுவப்படும். தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நிறுவப்படவிருக்கும் 5 ஆலைகளை நிறுவும் வேலை நடைப்பெற்று வருகின்றது. இவை விரைவில் தொடங்கப்படும். இந்த ஐந்து ஆலைகளை நிறுவுவதற்காக ரூ. 56.64 லட்சம் உதவித் தொகையாக வழங்கப்பட்டுள்ளது.

இந்த ஆலைகளிலிருந்து கிடைக்கும் அரிசித் தவிட்டை உபயோகமான முறையில் பயன்படுத்தும் வகையில், ரூ. 19.75 லட்சம் செலவில் ஒரு அரிசித் தவிட்டு எண்ணெய்த் தொழிற்சாலை நிறுவப்பட்டது. இதில் பங்கு மூலதனமாகவும் கடனாகவும், அரசின் உதவி ரூ. 14.80 லட்சம் ஆகும்.

மற்ற மாவட்டங்களில் நிறுவப்படவிருக்கும் எஞ்சிய 7 ஆலைகள் பற்றிய விவரங்கள் முடிவாக வகுக்கப்பட்டு வருகின்றன. இதற்கான பணிகள் 1969-70-ம் ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

27. வட ஆர்க்காடு மாவட்டக் கூட்டுறவு வழங்கு, விற்பனைச் சங்கத் தால் ரூ. 20 லட்சம் செலவில் நிறுவப்படுகிற, பழங்களை டப்பிகளில் அடைக்கும் பிரிவிற்கான கட்டிட வேலைகள் முடிவடைந்துள்ளன. வரும் மாம்பழப் பருவத்தில் இந்தப் பிரிவு செயல்படும் பொருட்டு, இயந்திரங்களை நிறுவும் பணிகள் கூடிய சீக்கிரத்தில் முடிவடையும் என்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. இதற்காகப் பங்கு மூலதனமாகவும், கடனாகவும் அரசு ரூ. 15 லட்சம் வழங்கியுள்ளது. பழங்களை டப்பிகளில் அடைக்கும் பிரிவுக்கு இணைப்பாக குளிர்ப்பானப் பிரிவு ஒன்றை நிறுவுவதற்காக, 1969-70-ல் ரூ. 5 லட்சம் உதவியளிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

28. சல் குலம், விளவங்கோடு கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கம் மரவள்ளிக் கிழங்கைப் பதப்பிடும் பிரிவு ஒன்றை நிறுவத் திட்டமிட்டுள்ளது. இதற்காக உதவித் தொகையாக ரூ. 1.50 லட்சம் வழங்க ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இதில் ரூ. 25,000 நடப்பு ஆண்டில் வழங்கப் பட்டுள்ளது.

29. 1967-68-ல் கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் 60 கிடங்குகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. 50 கிடங்குகளைக் கட்டுவதென்று திட்டமிடப்பட்டு, நடப்பு ஆண்டில் (1968-69) 32 கிடங்குகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. இந்த ஆண்டில் இதுவரை ரூ. 2.79 லட்சம் உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

30. கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள்.—இம் மாநிலத்தில் 7 கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள் உள்ளன. இவைகளில் மொத்த கரும்பு பிழியும் திறன் நான் ஒன்றுக்கு 7,500 மெட்ரிக் டன்களாகும். அதாவது ஆண்டொன்றுக்கு உற்பத்தி செய்யப்படும் மொத்தச் சர்க்கரை அளவு 1.33 லட்சம் மெட்ரிக் டன்களாகும். 1967-68-ம் ஆண்டின் முடிவில் இந்த சர்க்கரை ஆலைகளின் பங்கு மூலதனத்தில் அரசின் மொத்த முதலீடு ரூ. 177.73 லட்சம் ஆகும். தருமபுரி, கள்ளக்குறிச்சி கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு, ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ. 5 லட்சம் உதவித் தொகை ரூ. 10 லட்சம் பங்கு மூலதன முதலீடு செய்

[1969 மார்ச் 24]

ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. 1967-68-ல் பிழியப்பட்ட கரும்பு, உற்பத்தி செய்யப்பட்ட சர்க்கரை ஆகியவைகளைப் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1968-69-ம் ஆண்டிற்கான கரும்பு பிழியும் பணி தொடங்கப்பட்டு, தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது.

ஆலையின் பெயர்.	1967-68.	
	பிழிந்த கரும்பு.	உற்பத்தி யான சர்க்கரை.
(1)	(2)	(3)
	டன். லட்சத்தில்.	டன் லட்சத்தில்.
1 வட ஆர்க்காடு மாவட்டக் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள்.	1.15	0.12
2 சேலம் கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள்	0.80	0.07
3 அமராவதி சர்க்கரை ஆலைகள்	0.77	0.07
4 மதுராந்தகம் சர்க்கரை ஆலைகள்	0.65	0.06
5 தேசியக் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள்	0.17	0.02
6 தர்மபுரி கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள்	கட்டி முடிக்கப்பட்டு வருகிறது.	

III. பயன் துய்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்.

31. விலை ஏற்றத்தைத் தடுக்கவும், பயன் துய்ப்போர் பொருள்கள் நியாயமான விலையில் பொது மக்களுக்குக் கிடைக்கச் செய்யவும், ஐம்பதாயிரமும் அதற்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகை உள்ள பட்டணங்களிலும், நகரங்களிலும், மொத்த விற்பனை நிலையங்கள், ஆரம்பப் பண்டகசாலைகள் ஆகியவைகளை நிறுவுவதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள திட்டம், தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 30 மொத்த விற்பனை நிலையங்களும், (இவற்றுடன் 588 சில்லறை விற்பனை நிலையங்கள் இணைக்கப்பட்டுள்ளன), 1,074 ஆரம்ப பண்டகசாலைகளும் இத் திட்டங்களைச் செயல்படுத்தி வருகின்றன. பங்கு மூலதனம், தொழில் மூலதனம், டிரக் வண்டிகளை வாங்குதல், கிடங்குகளைக் கட்டுதல் முதலியவைகளுக்காக அரசு உதவி அளித்து வருகிறது.

32. இரண்டு லட்சமும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகையுள்ள நகரங்களிலும், பட்டணங்களிலும், சிறப்பங்காடி என்றழைக்கப்படும் துறைப் பண்டகசாலைகளை நிறுவும் திட்டம், கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய பகுதிகளுக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டு, தற்போதுள்ள சிறப்பங்காடிகளின் எண்ணிக்கை எட்டாக உயர்ந்துள்ளது. மேலும், இரண்டு சிறப்பங்காடிகளை நிறுவுவதற்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. இதில் ஒன்று வட சென்னை யிலும், மற்றொன்று திருநெல்வேலியிலும் நிறுவப்படும். தூத்துக்குடி, காஞ்சிபுரம் ஆகிய இடங்களில் சிறப்பங்காடிகள் நிறுவுவது அரசின் கவனத்தில் இருந்து வருகிறது.

1967-68-ல் சிறப்பங்காடிகளில் விற்பனையான பொருள்களின் மொத்த மதிப்பு ரூ. 3.75 கோடி. 1969-ம் ஆண்டு ஜனவரி முடிய, 7 திங்கள்களில் விற்பனையான பொருள்களின் மதிப்பு ரூ. 2.87 கோடி ஆகும்.

IV. பிறவகைச் சங்கங்களும் அதன் பணிகளும்.

33. புகலூருக் கால்வாயிலிருந்து நீர் இறைத்து, அதன் மூலம், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் கரூர் வட்டத்தில் உள்ள 10 கிராமங்களில், 2,212 ஏக்கர் புன்செய் நிலத்தை பாசனத்தின் கீழ் கொண்டுவரும் பொருட்டு, இந்த ஆண்டு, நீர்ப்பாசன கூட்டுறவுச் சங்கம் ஒன்று அமைக்க

1969 மார்ச் 24]

பட்டது. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மத்திய நில அடைமான வங்கி, ரூ. 72 30 லட்சம் செலவில் குழாய் கிணறுகளை அமைத்தல், விசையேற்றங்களை அமைத்தல், குழாய்களை நிறுவுதல், நிலங்களைப் பண்படுத்துதல் முதலியவைகளுக்காக மேற்கொண்ட திட்டத்திற்காக ஏற்படும் மூலதனச் செலவை ஈடு செய்வதற்காக 718 பட்டாதாரர்களுக்குக் கடனுதவி அளிக்கத் திட்டமிட்டுள்ளது. இந்தத் திட்டத்தை சங்கம் நிறைவேற்றும் பொருட்டு அரசு ஒரு துணைப் பதிவாளரையும் தேவையான பிற பணியாளர்களையும் செலவேதுமின்றி கொடுத்து உதவியுள்ளது.

34. மத்திய வீட்டு அடைமானச் சங்கத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள 50 வீட்டு அடைமான தொடக்கச் சங்கங்கள் உள்ளன. இந்தச் சங்கங்கள் நடப்பு ஆண்டில் ரூ. 71.20 லட்சத்தையும், 1967-68-ம் ஆண்டு முழுவதும் ரூ. 83 லட்சத்தையும், கடனைப் பரிசீலனைத் துள்ளன. ஆயுள் ஈட்டுறுதிக் கழகத்திடமிருந்து, மத்திய வீட்டு அடைமானச் சங்கம் பெற்றுள்ள கடனைத் திருப்பிச் செலுத்துதல் குறித்து அரசு உத்தரவாதம் அளித்துள்ளது.

35. சமுதாயத்தில் தாழ்ந்த நிலையில் உள்ள முடி திருத்துவோர், சலவைத் தொழிலாளர் போன்றவர்களின் நலனுக்காக அமைக்கப் பட்டுள்ள சங்கங்களுக்கு உதவி அளிப்பது தொடர்ந்து இந்த ஆண்டும் அளிக்கப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில், முடி திருத்துபவர்களின் நலனுக்காக ரூ. 37,000 உதவியுடன் காஞ்சிபுரத்தில் ஒரு, சங்கம் நிறுவப் பட்டது. தற்போது தொழிலாளர் ஒப்பந்தச் சங்கங்கள் நூற்றுப் பதினாலும், சலவைத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பத்தொன்பதும், முடி திருத்துபவர் சங்கங்கள் பதினேறும் உள்ளன.

36. தாயகம் திரும்புவோரைக் குடியேற்றுவதல்—பர்மாவிலிருந்து தாயகம் திரும்புவோருக்கு வேலை வாய்ப்பளிக்கும் வகையில் நடப் பாண்டில் கூட்டுறவு அச்சகம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. இச் சங்கம் 1968-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. தாயகம் திரும்பிய 16 பேருக்கு ரூ. 68,725 வணிகக் கடனை அரசு வழங்கியது. இவர்கள் இத் தொகையை இச் சங்கத்தின் பங்கு மூலதனத் தில் முதலீடு செய்தனர். இச் சங்கம் முதல் ஐந்து திங்களில் செயல்பட்டு வந்ததில் சுமார் 33,500 மதிப்புடைய ஒப்பந்தக் குறிப்பு களும் ரூ. 17,992 அச்சகக் கட்டணங்களாகவும் இதற்கு ஆதாயம் கிடைத்தது.

37. இலங்கையிலிருந்து இம் மாநிலத்திற்கு மிக அண்மையில் பெருவாரியான அகதிகள் வரக்கூடுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அவர்களுக்குப் போதிய வேலை வாய்ப்பு வசதிகள் ஏற்படுத்திக்கொடுக்கப்பட வேண்டும். இலங்கை அகதிகளைக் குடியேற்றுவதற்கானத் திட்டம் இந்திய அரசுடன் கலந்துகொண்டுதுயரிக்கப்பட்டு வருகின்றது. தமிழ்நாட்டில் கூட்டுறவுத் துறை துயர் தணிப்பு வேலைக்கான பொறுப்புக்களை ஏற்றுக் கொண்டு நிறைவேற்றும்.

38. கூட்டுறவுக் கல்வியும், பயிற்சியும்.—கூட்டுறவுக் கல்வி, பயிற்சி குறித்த திட்டங்கள் சென்னையிலுள்ள தமிழ்நாடு கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் மூலமாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன. கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிறுவனங்கள் தங்கள் துறைப் பணியாளர்களுக்கும் கூட்டுறவு நிறுவனப் பணியாளர்களுக்கும் தொடர்ந்து பயிற்சி அளித்து வருகிறது. இம் மாநிலத்தில் இளநிலை கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிறுவனங்கள் எட்டும் இடைநிலை கூட்டுறவுப் பயிற்சிக் கல்லூரி ஒன்றும் உள்ளன. நதப்பாண்டில் இது வரை இந் நிறுவனங்கள் அரசிடமிருந்து ரூ. 1.08 லட்சம் உதவி பெற்றுள்ளது. நில அடைமான வங்கிகள் மூலமாக, கூட்டுறவு நிறுவனங்களுக்குக் கடன் வழங்குவதன் அவசியத்தைக் கருதியும், சிறப்பு வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கு உதவி செய்வதற்காக வேளாண்மை மறு கடன் உதவிக் கழகம் வகித்து வரும் பங்கை உயர்த்துவதைக் கருதியும் துறை அதிகாரிகளுக்கு 1969-70-ல் சிறப்புப் பயிற்சி அளிக்கவும் கருதப்பட்டிருக்கிறது.

[1969 மார்ச் 24]

39. துறை அதிகாரிகளைத் தெரிந்தெடுத்து கூட்டுறவுத் துறையிலுள்ள பெரிய தொழில் நிறுவனங்களில் தலைமை நிர்வாகிகளாக, திறமையாகக் கடமையாற்றுவதற்கு “தொழில் நிர்வாகத்தில்” சிறப்புப் பயிற்சி அளிக்கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இணைப்பு 2

[193-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிகுறிப்பைக் காண்க.]

1968-69-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை.

சமுதாய வளர்ச்சிக்கும், பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கும் போக்குவரத்து மிகை இன்றியமையாத, இணைந்த ஒரு கூறாகும். முக்கியமாக பொதுமக்களுக்கு இப்பணியின் மூலம் கிடைக்கும் நன்மைகளையொட்டி, சாலிப் போக்குவரத்தின் திறன் முடிவு செய்யப்படுகிறது.—

நகரங்களிலும், நகர்ப்புறங்களிலும், நாட்டுப்புறங்களிலும் வளர்ந்து வரும் தொழில்—பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கேற்ப சாலிப்போக்குவரத்தும் சரி நிகராக வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறது. 1968-ம் ஆண்டில் வண்டிப் போக்குவரத்து நிலையாகப் பெருகி வந்துள்ளதைக் கீழ்க்காணும் விவர அட்டவணியிலிருந்து அறியலாம்.—

		பயணப் (பேருந்து) வண்டிகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
கீழ்க்காணும் நாட்களில் உள்ளவாறு.		தனியார். தமிழ்நாடு அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறை.		வாடகை தனியார் லாரிகள். லாரிகள்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
31—12—1966		5,395	1,423	10,623	3,134
31—12—1967		5,681	1,638	10,738	3,095
31—12—1968		5,716	1,898	11,908	3,138
		ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பிற மோட்டார் வண்டிகள்.	மொத்தம்.	
		(6)	(7)	(8)	
31—12—1966		5,788	742		27,105
31—12—1967		7,087	1,016		29,255
31—12—1968		8,726	1,315		32,701

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ்ச் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத் துறையின் முக்கிய பணிகளாகும்:—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத் துறை, பேக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகத்தின்கீழ்ச் செயல்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த் துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். மாநில நிலையில்,

1969 மார்ச் 24]

போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு மூன்று போக்குவரத்து துறை துணை ஆணையாளர்களும் இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் துணை செய்கின்றனர். துணைப் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர்களில் ஒருவர் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் பணிகளைக் கவனிப்பதற்கென்றே நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறையின் பயணித் துணைவர்களுக்கும் (Conductors), வலவர்களுக்கும் (Drivers) உரிமம் வழங்குதல், இத் துறையின் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், அவற்றுக்கு அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல் போன்ற பணிகளை உரிய காலத்தில் செய்வது இவரது பொறுப்பாகும்.

மாவட்டங்களின் ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். இவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் செயலாளராக உதவி புரிகின்றனர். சென்னை மாநகரில் காவல் துறை ஆணையாளர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்கு காவல்துறைத் துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்து, உரிமம் வழங்கல்) செயலாளராக உள்ளார். இத் துணை ஆணையாளர் மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் என்ன பணிகளை மேற்கொள்கின்றாரோ அதே பணிகளை மேற்கொள்கின்றார்.

வரி வசூலிப்பைச் சோதனையிடும் பணி முனைப்பாகச் செயல்படுத்துவதன் பொருட்டும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், அதன்கீழ் வசூலிக்கப்பட்ட விதித் துறைகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தலில் காவல்துறை ஆணையாளருக்குத் தேவையான உதவி புரியும் நோக்கத்துடனும், சென்னை மாநகரத்துக்காக வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒருவரை அரசு நியமித்துள்ளது.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்

பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் வளர்ச்சி கீழ்க்காணும் வழிமுறைகளில் எய்தப்படுகின்றன :—

(1) புதிய வழித் தடங்களுக்கும், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போது உள்ளவற்றை விரிவுபடுத்துதலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக, பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலோ அல்லது பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலோ ஆண்டொன்றுக்கு 10 சத வீதம் உயர்வு ஏற்பட வேண்டுமென்பதே பொதுவான நோக்கமாகும். 1968-ல் 99 புதிய வழித் தடங்கள் 14,283 இருக்கைகளை கூடுதலாக்கும் வகையிலேல் தொடங்கப்பட்டன. 1967-ல் 145 புதிய வழித்தடங்கள் (28,902 இருக்கைகள்) தொடங்கப்பட்டன. 1966-ல் 134 (27,380 இருக்கைகள்) வழித்தடங்கள் தொடங்கப்பட்டன.

பயணிப் பேருந்துகள் குறித்த அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு விண்ணப்பித்துக் கொள்பவர்களிடையே யிருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்குவதற்காகத் தெரிந்தெடுக்கிற கொள்கைகள் இதுவரை நிர்வாக முறையில் விதிக்கப் பட்ட பொதுக் கோட்பாடுகளின் அடிப்படையில் இருந்தன. சில நீதிமன்றத் தீர்ப்புகளின் விளைவாக, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கும் வகையில் அரசு சில விதிகளை வகுத்துள்ளது.

[1969 மார்ச் 24]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து

பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக விரிவுபடுத்தும் முறையில் இம் மாநிலத்தில்பயணிகள் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குவது குறித்து கொள்கையில் அரசாங்கம் மாற்றஞ் செய்துள்ளது. மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ள நாட்டுடைமையாக்குவது குறித்து கொள்கைகள் அடியிற்கண்ட வகையைச் சார்ந்த வழித்தடங்களுக்கும் பொருந்தும்.—

75 மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—கருவிசைப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள்,

2. தொலைவினைக் கருதிப் பார்க்காமல், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

3. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்கள் முடிவடையும் தருவாயில் (இரு மாநிலங்களுக் கிடையிலான வழித்தடங்கள் உட்பட) வழக்கமான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்ட பின்னரே இக் கொள்கை படிப்படியாகச் செயல்படுத்தப்படுகின்றது. இக் கொள்கையைத் திறமையுடனும் உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்த, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளில் சில திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டியிருந்தது. 1968-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தச்) சட்டம் (தமிழ் நாடு சட்டம் 18/1968) மூலம் இத்திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டன—

(1) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் பயணிப் பேருந்துப் போக்குவரத்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்க அல்லது புதுப்பிக்கச் செய்துகொள்ள படுகிற விண்ணப்பங்கள் குறித்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கையில், 68-C பிரிவின் கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை வெளியிடுவது குறித்து ஆலோசித்துப் பார்ப்பது அவர்களது கடமையாகும்.

(2) தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்கு முறையான அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படும் வரையில், செய்திறனுள்ள தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகளை அத் துறைக்கு வழங்க வேண்டியது, போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் கடமையாகும்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்தின் செயல்முறை குறித்த விரிவான ஆய்வு, மன்றப் பேரவைமுன் தனியாக வைக்கப்பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள்

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநில முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. பொது லாரிகளைக் கொண்டு வந்து காண்பித்தவுடன் முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில் அவற்றிற்கு தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்கள் முழுவதிலும் சரக்கு வண்டி போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன் இம் மாநிலத்திலுள்ள பொது லாரிகளுக்குக் கூட்டு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் இம் மாநிலத்திலும், கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்கையெழுத்திட வேண்டியதில்லை. 200 வண்டிகளுக்கு இத்தகைய அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்பட்டுள்ளன.

1969 மார்ச் 24]

குறிப்பிட்டுள்ள அளவாகிய 200 அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டு விட்டதாலும், அவை போன்ற அனுமதிச் சீட்டுகளுக்குத் தேவை அதிகமாயிருப்பதாலும் ஒவ்வொரு மாநிலம் குறித்தும் மேலும் 200 அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்க இரு மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்துக்கு ஆலோசனை கூறியுள்ளது. இத்தகைய அனுமதிச் சீட்டுகளைப் பெற்றுள்ள வண்டிகள் அதிகச் சரக்குச் சமையை ஏற்றிச் செல்வதை அனுமதிக்கும் நோக்கத்தாலும், சம்பந்தப்பட்ட பிற மாநிலங்களில் பின் பற்றப்படுகிற வழக்கத்தையொட்டியும், இந்த வண்டிகள் ஏற்றிச்செல்லக் கூடிய சரக்கு எடை 12,192 கிலோ கிராமிலிருந்து 15,240 கிலோகிராமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

ஒப்பந்த வண்டிகள்

இம் மாநிலத்தில் வாடகை வண்டிகளுக்கும், சீர் பேருந்துகளுக்கும் (Omnibuses) தனி வசதிப் பேருந்துகளுக்கும் (Luxury coaches) மாநில முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச்சீட்டு வழங்குகின்றனர். சீருலாப் பயணிகளுக்கு உதவியாக புதிய அம்பாஸ்டர் மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் சீருலா வாடகை வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. 1968-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ம் தேதி அன்று உள்ளடிக், 347 பெரிய பேருந்துகளும் 29 தனி வசதிப் பேருந்துகளும், 294 சீருலா வாடகை வண்டிகளும் இயங்கி வந்தன. சென்ற ஆண்டில் மாநிலத்தில் 26 தனிவசதிப் பேருந்துகளும், 74 சீர் பேருந்துகளும், 189 சீருலா வாடகை வண்டிகளும் இயங்கி வந்தன. சென்னை மாநகரிலும், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய நகராட்சிகளிலும் இயங்கிவரும் வாடகை வண்டிகளில் மட்டுமே அளவுப் பொறிகள் (Meters) கட்டாயமாகப் பொருத்தப்பட்டு வருகின்றன. மூன்று நகரங்களின் நகராட்சி எல்லைகளுக்குள் நடத்தும் பயணங்களுக்காக மட்டுமே மீட்டர் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஸ்டான்லர்ட் வாடகை வண்டியைத் தவிர சென்னை மாநகரில் ஒருகிற மற்றெல்லா, வாடகை வண்டிகளிலும் 1968 ஏப்ரல் முதல் கட்டண வீதத்தை அதிகரிக்காமல் மேலும் ஒரு பயணியை ஏற்றிச் செல்ல அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் தேவைகளும் அதிகரித்து வருகின்றன. சென்னை மாநகரில் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கையை 200-லிருந்து 300-ஆக அதிகரிக்கும் செயற் குறிப்பு ஆலோசனையில் இருந்துவருகிறது.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.—(1) மோட்டார் போக்குவரத்தின் கோட்பாடு, நிர்வாகம் குறித்த முக்கிய பணிகளில் அரசிற்கு ஆலோசனை கூற, அரசு கோக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழு ஒன்று உள்ளது. இக்குழு 1968-ல் கூட்டம் ஒன்று நடத்தியது.

(2) மாவட்ட அளவில், மோட்டார்ப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான நடவடிக்கைகளில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசிற்கு ஆலோசனை கூறுகின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் செவ்வனே கவனிப்பதற்காகத் தமிழ் நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என்னும் உயர் நிலைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்ட நிலையில், மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு, மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் தனிப்பட்ட குழுவாகச் செயலாற்றி வருகிறது. சென்னை நகரில், இதை முன்னிட்டு, சென்னை நகராட்சி சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு சாலைப்பணிகளின் பொறுப்பேற்றுள்ள பல்வேறு முகவர்களின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைக்கும் பொருட்டு, மாநகர சாலைகள் வளர்ச்சி போக்குவரத்துத் திட்டக்குழுவின் ஒருங்கிணைப்புத் துணைக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

[1968 மார்ச் 24]

(4) மாநிலத் தலைநகர் நிலையில், சென்னை பெருநகர் சாலை வளர்ச்சி—போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என வழங்கப்படுகின்ற குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 1968-ல் அது இருமுறை அவை கூடியது.

வரி விதிப்பு

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிகத்திற்கும் ஊக்கமளிப்பதற்காக, போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது ஒருமுனை வரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரம், புதுச்சேரி ஆகியவற்றிற்கும் இடையே ஏற்பு உடன்படிக்கைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. மைசூர் மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில், இரு மாநில வழித்தடங்களில் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை பங்கிட்டுக் கொள்வதற்கு ஏற்பு உடன்பாடு ஏற்படுகிறவரே, இந்த உடன்பாடு சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் மட்டுமே பொருந்தும்.

மாநிலங்கள் ஒன்றோடொன்று செய்துகொண்ட ஒப்பந்த அடிப்படையில் தமிழ் நாட்டிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்லுகின்ற பேருந்துகள் ஒருமுனை வரிச்சலுகையைக் கீழ்க்கண்டவாறு பெறுகின்றன:—

தமிழ்நாட்டுச் சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை.

	(1)	(2)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரா		1,197
தமிழ்நாடு—மைசூர்		700
தமிழ்நாடு—கேரளம்		800

அனுமதிச் சீட்டுகளில் மேற்கையொப்பமிடும் முறை குறித்து இப்போதுள்ள ஏற்பாடு கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.—

தமிழ்நாட்டினைச் சேர்ந்தவை.

ஏனைய மாநிலங்கள்.

மாநிலங்கள்.	தமிழ்நாட்டினைச் சேர்ந்தவை.			ஏனைய மாநிலங்கள்.		
	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
தமிழ் நாடு—ஆந்திரா	.. 2,000	100	20	2,000	100	20*
தமிழ் நாடு—மைசூர்	.. 700	50	20*	700	50	20*
தமிழ் நாடு—கேரளம்	.. 800	75	150† 20*	800	75	150† *20

*சீரூலா வாடகை வண்டி.

†சாதாரணமானவை.

1969 மார்ச் 24]

சரீலப்போக்குவரத்து வரிவிதிப்பு விசாரணை குறித்து கேஸ்கர் குழுவின் பரிவுரைகள் ஆய்வு செய்யப்பட்டன. நம்முடைய கருத்துக்கள் இந்திய அரசுக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டன. இந்திய அரசு அமைத்த கீழ்க்கண்ட குழுக்களின் அறிக்கை இன்னும் கிடைக்கப்பெறவில்லை.

இந்திய அரசால் நியமிக்கப்பட்ட ஆதாயம் பயக்கவல்ல வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த ஆய்வுக்குழுவின் அறிக்கையும் போக்குவரத்து நிதி வசதி குறித்த ஆய்வுக் குழுவின் அறிக்கையும் இன்னும் கிடைக்கவில்லை.

போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவு படுத்துவதற்கான வநங்காலத் திட்டங்களை வகுப்பதில் இவ்வறிக்கைகள் பெரிதும் பயனுள்ளவையாக இருக்குமென நம்பப்படுகிறது.

வருவாய்

1968-69-ல் கட்டண வீதங்களில் அல்லது வரியில் எந்த உயர்வும் இல்லை. 1968-69-ம் ஆண்டில் 1-4-1968 முதல் 31-12-1968 வரையுள்ள 9 திங்களில் ரூ. 13.66 கோடி வருவாய் கிட்டியது. எனவே, 1-4-1968 முதல் 31-3-1969 வரை சமார் ரூ. 18 கோடி கிட்டுமென எதிர்பார்க்கலாம். 1967-68-ம் ஆண்டில் ரூ. 16.83 கோடி மட்டுமே வருவாய் கிட்டியது என்பதை இங்கு நினைவு கூர்வது நல்லது.

செயற் குறிப்புகள்

விபத்துகள்.—மிகையான வேகத்தைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடன் பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் “டேக்கேரிகிரப்” என்னும் சாதனத்தைப் பொருத்தலாம் என்று மாநிலப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு பரிவுரை செய்துள்ளது. குழுவின் பரிவுரை ஆலோசனையிலுள்ளது. இரவு நேரங்களில் 200 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்குமேல் ஓடும் ஒவ்வொரு சரக்கு வண்டிக்கும் இரண்டு வலைர்களை நியமிப்பதற்கான செயற் குறிப்புகள் ஆலோசனையிலுள்ளன. அவ்வாறு செய்தால் இரவு நேரங்களில் சரக்கு வண்டிகள் விபத்துக்களுக்கு உட்படாமல் இருக்கும்.

சரக்குப் பேருந்து நிலையங்கள்.—சரக்குகளை அனுப்புவதற்கான பயணச் சீட்டுகள் வாங்கும் வசதி, கிடங்கு வசதி, சரக்குகளை ஏற்றி இறக்குவதற்கான வசதி ஆகியவற்றுடன் கூடிய சரக்குப் பேருந்து நிலையங்களை முக்கிய நகரங்களின் வெளிப்புறத்தில் கட்டுவதற்கான செயற்குறிப்பு ஆலோசனையிலுள்ளது.

பல நோக்க சோதனைச் சாவடிகள்.—இரு மாநிலங்களுக்கிடையில் ஓடும் வண்டிகளைத் திறம்படச் சோதனையிடும்பொருட்டு, முக்கிய வழித் தடங்களில் பொருத்தமான இடங்களில் பலநோக்க சோதனைச் சாவடிகளை ஏற்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சீர் பேருந்துகள்.—பேருந்து நிலையங்களுக்கருகில் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்வதன் மூலம் சீர் பேருந்துகள் வழக்கமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்குப் பெரும் தடையாய் உள்ளன என்பது குறித்து அரசின் நாட்டத்திற்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ஓராண்டிற்குள் 4 மடங்கு அதிகரித்துள்ளது என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இத்தகைய பொருத்தமற்ற போட்டியை நீக்கும் நோக்கத்துடன் அத்தகைய சீர் பேருந்துகள் குறித்த மோட்டார் வண்டி வரியை வழக்கமான பயணிப் பேருந்துகள் குறித்த மோட்டார் வண்டி வரிக்கு நிகராக இருக்கும் வகையில் உயர்த்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இயங்கும் சோதனைப் பிரிவுகள் (Flying squads) அமைத்தல்.—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தையும் வரி விதிப்புச் சட்டங்களையும் மீறும் மோட்டார் வண்டிகள், தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகள் குறித்துத் திறம்பட கண்காணிக்க, இயங்கும் சோதனைப் பிரிவுகள் நான்கை அமைக்க அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. அதன்

[1969 மார்ச் 24]

தலைமையிடம் சென்னையில் இருக்கும். போக்குவரத்து உதவி ஆணையாளரின் (செயல்படுத்தல்) மேற்பார்வையில் அவை இயங்கும். அவருக்கு உதவியாகத் தேவைப்பட்ட பணியாளர் இருப்பர். இயங்கும் ஒவ்வொரு சோதனைப் பிரிவிலும் வட்டாரப் போக்குவரத்து இணை அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவர், மோட்டார் வண்டி இணை ஆய்வாளர் ஒருவர், ஆகியோர் அடங்கி இருப்பர். கீழே குறிப்பிட்ட தலைமையிடங்களுடன், நான்கு மண்டலங்களில் அவை செயல்படும் :—

மண்டலங்கள்.

தலைமையிடங்கள்.

- | | |
|--|--------------------|
| 1. வட ஆர்க்காடு-செங்கற்பட்டு-சென்னை மாநகர். | சென்னை. |
| 2. சேலம்-தருமபுரி-கோயம்புத்தூர், நீலகிரி. | கோயம்புத்தூர். |
| 3. திருச்சிராப்பள்ளி-ஈரோடு-தஞ்சாவூர்-தென் ஆர்க்காடு. | திருச்சிராப்பள்ளி. |
| 4. மதுரை-இராமநாதபுரம்-திருநெல்வேலி-கன்னியாகுமரி. | மதுரை. |

முடிவுரை.

மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதன் விளைவாக ஏற்படும் பல்வேறு சிக்கல்களை அரசு நன்கு அறியும். போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவதற்கான கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கின்றது. மொத்தத்தில், அண்மைக் காலத்தில் சாலைப் போக்குவரத்து ஒரே சீராக மேம்பாடு அடைந்து வந்துள்ளது. வரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்து முன்னேற்றம் காணப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு 3.

[193-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்தும் போக்குவரத்து 1968-69.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிகள் பேருந்து மக்கட் பணியில் இருபத்தோரு ஆண்டை முடித்துக்கொண்டு 1968-ம் ஆண்டில் இருபத்திரண்டாம் ஆண்டை எய்தியது. வாணிக அடிப்படையில் அரசினால் நடத்தப்படும் ஒரு நிறுவனத்தின் திறமை பெரும்பாலும் மக்களுக்கு அது ஆற்றும் தொண்டினைக் கொண்டும் அதன் நிதி நிலையைக் கொண்டும் முடிவு செய்யப்படுகிறது. இந்த நிறுவனம் இவ்வாண்டில் கூடுதலாகவும் சிறப்பாகவும் ஆற்றிய போக்குவரத்துப் பணிகளின் விவரங்கள் இந்த ஆய்வுரையின் அடுத்துவரும் பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1968-69-ம் ஆண்டில் எதிர்ப்பார்க்கப்பட்ட முன்னேற்றம் பற்றியும், 1968-69-ம் ஆண்டின் இறுதியில் இந்த நிறுவனம் ஆற்றும்மொன எதிர்ப்பார்க்கப்படும் போக்குவரத்துப் பணியின் அளவையும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள விவர அறிக்கை காட்டுகிறது :—

சென்னை கிளை.

நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்துப்பணி

1968 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 டிசம்பர் 31-ம் தேதி.	1968 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 டிசம்பர் 31-ம் தேதி.
(1)	(2)	(3)	(4)

(1) பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்த	1,301	1,391	190	194
(2) பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	பணி	1,120	1,207	148	150

1969 மார்ச் 24]

		சென்னை கிளை.		நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்துப்பணி.	
		1968 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 டிசம்பர் 31-ம் தேதி.	1968 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 டிசம்பர் 31-ம் தேதி.
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)
(3)	வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை.	335	395	56	58
(4)	வழித்தடங்களின் மொத்த நீளம் (மைல்களில்).	16,206	18,062	11,753	12,284
(5)	பயணத் தடவைகள் அல்லது ஒற்றைப் பயணங்கள்.	17,218	17,538	186	192
(6)	அன்றாடப் பயண கணக்கு.	1,51,717	1,89,703	37,349	38,090
(7)	அன்றாடச் சராசரி (ரூபாய்).	2,50,000	2,75,000	54,000	55,000
(8)	அன்றாடப் பயணம் செய்த பயணிகளின் எண்ணிக்கை.	9,62,000	10,00,000	28,000	30,000

பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பிரிவின் இயங்கு திறனை மேம்படுத்தவும், பொதுமக்களுக்கு அது ஆற்றும் பணியை மேலும் சிறக்கச் செய்யவும் நடவடிக்கைகள் இடைவிடாது மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

2. இத் துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

		மூலதன முதலீடு.			
ஆண்டு.	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	மொத்த வருவாய்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
(ரூபாய் லட்சத்தில்.)					
1967-68	.. .. .	12,03.17	2,17.34	14,20.51	12,23.81
1968-69	(எதிர் பார்க்கப்படுவது)	14,20.51	2,20.17	16,40.68	15,44.71

பயணிகள் வசதி நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தேய்மான நிகர நிதி தொழி ஆதாயம் லாளர் வீட்டு வசதி நிதி, ஆகியவற்றிற்கு தொகை வழங்கல்.

1967-68	.. .. .	10,87.99	1,35.82	1,59.07	(—)23.25
1968-69	(எதிர் பார்க்கப்பட்டது)	13,50.60	1,94.11	1,89.80	(+) 4.31

[1969 மார்ச் 24]

1967-68-ல் ரூபாய் 23.25 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டதற்கு பிரிவுவாரி விவரங்கள் வருமாறு :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்).

- | | |
|---|-----------|
| (1) அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, சென்னைக் கிளை .. | (—) 33.40 |
| (2) தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி .. | (+) 2.54 |
| (3) அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்து, கன்னியாகுமரிக் கிளை. | (—) 1.78 |
| (4) நெடுந்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் | (+) 6.71 |
| (5) இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி | (+) 2.68 |

(—) 23.25

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையிலும், கன்னியாகுமரிக் கிளையிலும் ஏற்பட்ட விரயமே துறையினருக்கு ஏற்பட்ட விரயத்திற்குக் காரணமாகும்.

அரசுப் பேருந்துப் பணி, சென்னைக் கிளை.—அரசுப் பேருந்துப் பணியைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையில் 1967-68-ல் ரூ. 33.40 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது; 1966-67-ல் ரூ. 62.27 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் கீழ்க்கண்ட காரணங்களால் விரயம் குறைந்து வருவாய் அதிகரித்தது.—

(அ) உலகத் தமிழ் மாநாட்டின் போதும் இந்திய உலக வர்த்தகப் பொருட்காட்சியின் போதும் பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகரித்தது.

(ஆ) 1967-68-ன் பிற்பகுதியில் செயல்படுத்தப்பட்ட நாட்டுடைமை யாக்கிய மாவட்டப் பேருந்துப் போக்குவரத்து.

திங்கள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றிலிருந்து கிடைத்த வருவாய் 1967-68-ல் ரூ. 5,504 ; 1966-67-ல் ரூ. 4,965 கிடைத்தது. கூடுதலாக விடப்பட்ட பேருந்துகளினால் கூடுதல் வருவாய் கிடைத்ததென்பதில் ஐயமில்லை. சென்னை மாநகரில் பேருந்து நடத்துவதில் இடர்ப்பாடுகள் இருப்பினும் (கடந்த ஆண்டு ஆய்வுரையில் விவரிக்கப்பட்டது) கட்டண வீதங்களில் உயர்வு இல்லாதபோதிலும் இவ்வாறு வருவாய் கிடைத்தது. ஆனால், இன்னும் விரயம் ஏற்படுகிறது; இயங்கு செலவு உயர்ந்ததன் காரணமாகவே விரயம் அதிகரித்துள்ளது. இயங்கு செலவுக்கும் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையின் அதிகரிப்புக்கும் தொடர்பில்லை. விரயத்திற்கான காரணங்கள் வருமாறு :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்.)

- | | |
|---|-------|
| (அ) 1967-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற் கொண்டு தொழிலாளர்களுக்கும் அலுவலர்களுக்கும் அதிகரித்த அகவிலைப்படி வீதங்களை அளித்தலும் 1967-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற் கொண்டு நகர ஈட்டுப்படி அளித்தலும். | 12.37 |
| (ஆ) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய் விலையில் ஏற்பட்ட உயர்வு. | 4.06 |
| (இ) மோட்டார் வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரி உயர்வு .. | 5.19 |
| மொத்தம் .. | 21.62 |

மாணவர்-பேருந்துத் தொழிலாளர் தகராறு காரணமாக 1968-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 25, 26-ம் தேதிகளில் போக்குவரத்துப் பணி நிறுத்தப்பட்டதனால் வருவாயில் குறிப்பிட்ட விரயம் ஏற்பட்டது இது ரூ. 7.50 லட்சம் ஆகும்.

1969 மார்ச் 24]

இத்துடன், தேய்மான வீதம் 20 சதவீதத்திலிருந்து 16 சதவீதத்திற்குக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது; 1967-68-ம் ஆண்டுக் கணக்கில் இந்த விவரம் கொடுக்கப்படவில்லை; இப்பொருள் பற்றிக் கணக்குத் துறைத் தலைவருடன் கடிதப் போக்குவரத்து நடைபெற்றுக் கொண்டுள்ளதே காரணமாகும். இவை எல்லாவற்றையும் கணக்கில் கொண்டால் விரயம் நீக்கப்படலாம்.

அரசுப் போக்குவரத்துப் பணி, கன்னியாகுமரி.—கன்னியாகுமரி அரசுப் போக்குவரத்துப் பணிக்கு 1967-68-ல் ரூ. 1.78 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது; முந்திய ஆண்டில் ரூ. 5 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது. 1967-68-ல் விரயம் ஏற்பட்டதற்குக் கீழ்க்காணும் இனச் செலவுகளே காரணமாகும்; இதற்கும் பேருந்து எண்ணிக்கை அதிகரிப்பிற்கும் தொடர்பில்லை:—

(அ) 1967 நவம்பர் 1-ம் தேதி முதல் அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்த்தப்பட்டன.

(ஆ) மோட்டார் வண்டிகள் வரி உயர்த்தப்பட்டது.

(இ) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய்ச் செலவு உயர்ந்தது.

பேருந்து ஒன்றுக்கு ஒரு திங்களுக்குக் கிடைக்கும் வருவாய் 1966-67-ல் ரூ. 5,779 ஆக இருந்தது; இது 1967-68-ல் ரூ. 6,277 அதிகரித்தது. ஒரு திங்களுக்கு ஒரு பேருந்துக்காகும் சராசரிச் செலவு 1966-67-ல் ரூ. 6,062 ஆக இருந்தது. இது 1967-68-ல் ரூ. 6,351 ஆக உயர்ந்தது.

2. நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்து—

1967-68-ல் கிடைத்த ஆதாயம் ரூ. 6.71 லட்சம்; முந்திய ஆண்டில் கிடைத்த ஆதாயம் ரூ. 4.64 லட்சம். மொத்த வருவாய் சுமார் ரூ. 29.53 லட்சம் ஆக உயர்ந்துள்ளது; செலவு சுமார் ரூ. 27.46 லட்சம் அதிகரித்துள்ளது. நிகர ஆதாயத் தொகையில் ரூ. 2.07 லட்சம் நிகர அதிகரிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. பேருந்து ஒன்றுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு, 1966-67-ல் வருவாய் ரூ. 8,464 ஆக இருந்தது 1967-68-ல் ரூ. 9,065 ஆக உயர்ந்தது. ஒரு மைலுக்கு 6 காசு என்றிருந்த கட்டணம் 5 காசு ஆகக் குறைக்கப்பட்டதால் இந்த ஆண்டில் அதிக எண்ணிக்கையினர் பயணம் செய்ததன் விளைவாக வருவாயில் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டது. ஒரு மாதத்திற்கு ஒரு பேருந்துக்காகும் செலவு 1966-67-ல் ரூ. 8,234 ஆக இருந்தது, 1967-68-ல் ரூ. 8,759 ஆக உயர்ந்தது. கீழ்க்கண்ட செலவினத்தினால் இது ஏற்பட்டது; பேருந்து எண்ணிக்கை அதிகரித்ததற்கும் இதற்கும் தொடர்பில்லை.—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்.)

(அ) 1967 நவம்பர் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு அகவிலைப்படி உயர்ந்ததும், 1967 அக்டோபர் 1-ம் தேதி முதல் நகர ஈட்டுப்படி அளித்தலும்	2.00
(ஆ) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய் விலை உயர்வு	1.10
(இ) மோட்டார் வண்டி வரியில் உயர்வு	1.70
மொத்தம்	4.80

[1969 மார்ச் 24]

3. தமிழ்நாடு பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்

(1) தேய்மான சேமநிதி—

பேருந்துகள் ஓடுவதின் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக, புதியன வற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேமநிதி ஒன்று உள்ளது. 1968-69-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளிவிவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை	5,65.33	
1968-69-ல் சேர்த்த தொகைகள்	1,89.80	
மொத்தம் ..	7,55.13	
1968-69-ல் இந்நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ..	57.75	
1969 மார்ச் 31-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	6,97.38	

துறையினருக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன.

(2) பயணிகள் வசதி நிதி—

தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனம் விரிவடைந்து கொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் தேதி வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1969 ஏப்ரல் 1-ல் உள்ளவாறு நிதி இருப்புக் கீழே காட்டியுள்ள விவர அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருந்த இருப்பு	2.86	
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	0.20	
மொத்தம் ..	3.06	
1968-69-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை	..	
1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது) ..	3.06	

1969 மார்ச் 24]

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதிகளை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென, சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்குத் தனிச்சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன. சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயணிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்டதால் 1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவல்களையும் கவனித்துக் கொள்கின்றன.

(3) வளர்ச்சி நிதி—

போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 22.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965 மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் இத் துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33½ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்படவேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில், அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33½ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டது.

1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்புக் குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	25.96
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	1.82
மொத்தம்	27.78
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	27.78

(4) வீட்டு வசதி நிதி—

தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசாங்கம் 1962-63-ல் நிறுவியது. இத் துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்துகொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகைசெய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும் வீட்டு வசதிக்கான அதன் வேலைத் திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப் படுகின்றன.

1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	9.94
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	0.70
மொத்தம்	10.64
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	10.64

[1969 மார்ச் 24]

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்களுக்கான வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம் பேட்டைக்கு அண்மையிலுள்ள நெயிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர்கோவில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் வாங்கி உள்ளது.

மாநில வீட்டு வசதி வாரியத்தின் குறைந்த வருமானமுடையோர் குடியிருப்புகள் மாதிரியை அடிப்படையாகக்கொண்டு குரோம்பேட்டையில் மூன்று அடுக்கு வகைக் குடியிருப்புகள் 5 தொகுதிகள் கட்டும் செயற்குறிப்பு ஒன்று உள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் பணியாற்றுவோரின் 90 குடும்பங்கள் இங்கு இடம்பெறும்; இதற்காகும் செலவு ரூ. 7.00 லட்சம் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

(5) விபத்துச் சேம நிதி—

இந்த நிதி 1951ம் ஆண்டு நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளில் செல்லுகையில் எதிர்பாரா வண்ணமாக ஏற்படும் விபத்துக்களின் வாயிலாக அவ்விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்துகொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியை வைத்து வருவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டுதோறும் மொத்தமாக ரூபாய் 2,000 என்ற ஒரே மாதிரியான வீதம் அல்லது இதன் செலவுகளைச் செய்து பிறகு மேற்படி நிதியில் ரூபாய் 2 லட்சம் தொகை எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான தொகை, இவற்றில் எது குறைவாய் உள்ளதோ அத்தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட்டது.

பேருந்துகளை ஈட்டுறுதி செய்வது தொடர்பான விதிகளை, 1965-ல் இந்திய அரசு திருத்தியது. இந்த விதிகளின்படி ஆண்டு ஒன்றுக்கு வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 தொகை அளிக்கப்பட வேண்டும். இந்த நிதி 1968-69-ம் ஆண்டில் அமைக்கப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில், எதிர்பார்க்கும் செலவைச் சரிக்கட்ட உயர்ந்த அளவுத் தொகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1969ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரத்தில் காணலாம். —

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	0.55
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	3.04
மொத்தம் ..	3.59
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	3.00
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது) ..	0.59

(6) துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி—

1960 ஜூன் திங்களில் இந்த நிதி ஏற்படுத்த அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. ஊழியர்களின் ஈடச் சடங்குகளுக்காகும் செலவைச் சரிக்கட்டுவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். மேலும் பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியர்களின் உடனடியான செலவுக்குப் பணம் வழங்கவும், போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆதரவற்றவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பத்தினருக்குப் பணம் வழங்கவும் இந்த நிதியிலிருந்து தொகை பயன்படுத்தப்படுகிறது. முதற்கண இந்த நிதிக்கு ரூ. 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசாங்கம் முதலில் அனுமதித்த ரூ. 1,000 அளவிற்கு இந்த நிதியின் இருப்புத் தொகை இருக்கும்படி செய்வதற்கென ஆண்டுதோறும் தொகை சேர்க்கப்படுகிறது.

1969 மார்ச் 24]

1969-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருக்கக் கூடிய இருப்புத் தொகையை கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரம் காட்டுகிறது :—

	(ரூபாய் எட்சத்தில்.)			
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	..	..	..	0.01
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	..	..	..	0.04
			மொத்தம்	0.05
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..	..	..	0.04
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	..			0.01

4. பேருந்துப்பணியை நாட்டுடமையாக்குதல்

உலகப் போருக்குப் பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவது குறித்த மத்தியக் குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாகவும், அரசாங்கத்தினால் நர்வாகேகப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944, டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி, தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் பேருந்திடுந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்குக் கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக் கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக, 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை நகரில் உள்ள நகரப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடமை யாக்கப்பட்டது.

முதல் நெடுந்தொலைக் கடுவிசைப் போக்குவரத்து சீர் வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளை விடப் படவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப் பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப் பட்டன. தற்போது, இம் மாநிலத்தின் மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துப் போக்கு வரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக நாட்டுடமை யாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கி, தமிழகப் போக்கு வரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஒட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண, கடுவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்கு வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—(அவற் றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்) ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச் செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

[1969 மார்ச் 24]

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.

மேற்சொன்ன கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித்தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்டு ஒன்றாந்தேதி முதல் அதில் போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அப்போது முதல், வழித்தடங்கள் பல, துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டு, துறையினர் பேருந்துகள் அவற்றில் ஓடுகின்றன.

இக் கொள்கையை யொட்டி, 1968-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதி வரையில் 234 போக்குவரத்துப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 1969-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதிக்குள் மேலும் 146 போக்குவரத்துப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும். அரசு வகுத்த கொள்கையை யொட்டி அவர்களின் அனுமதிச் சீட்டுக் காலம் முடிவடைந்ததும் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதற்கு முன்னர் அரசாங்கப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளை யொட்டி வரைவுத் திட்டங்கள் வெளியிடுகின்றது. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் 1968-ம் ஆண்டு 18-ஆவது தமிழ் நாட்டுச் சட்டத்தினை யொட்டி, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்களில் வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு ஒரு தடவையில் நான்கு மாதங்களுக்கு, தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குகின்றனர்.

தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களில் சிலர், அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A (1) பிரிவின்கீழ் வேலைத் திட்டங்களை வெளியிடுவதற்குத் தொழில்—தொழிலாளர்—வீட்டுவசதித் துறையில் அரசுச் செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் செல்திறனையும் அலுவல் விதியைச் சேர்ந்த 23-A (2) பிரிவின்கீழ் அவ்வேலைத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவதற்கு உள்துறை அரசுச் செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் செல்திறனையும் மறுத்து சென்னை உயர் நீதிமன்றத்தில் ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தனர். தமிழ் நாடு நிறுவன அவசரச் சட்டமும் (அவசரச் சட்டம் 1/1968) மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டமும் (சட்டம் எண் 18/1968) செல்திறன் அற்றவையென்றும் வழக்குத் தொடரப்பட்டது. ஒரு வழக்கில் தனியார் பேருந்து முதலாளி ஒருவர் இந்திய உச்ச நீதிமன்றத்தின்முன் மனு ஒன்றைத் தாக்கல் செய்துள்ளார். இவ் வழக்கு விசாரணையிலிருந்து வருகிறது.

அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A விதி செல்திறனுள்ளது என்றும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-C, 68-D பிரிவுகளின்கீழ் முறையே தொழில்—தொழிலாளர்—வீட்டுவசதித் துறை, உள்துறை அரசுச் செயலாளர்களுக்குச் சட்டப்படிக்கான அதிகாரங்களைப் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டது சரியென்று உயர்நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. எனவே, இதுவரையில் அறிக்கையிடப்பட்டுள்ள வரைவுத் திட்டங்களைத் தீர்மானிக்கும் செல்திறனுள்ளவையென்று முடிவு செய்யப்பட்டது. மேலும் தமிழ் நாடு 1968-ம் ஆண்டு 1-வது அவசரச் சட்டமும், தமிழ் நாடு 1968-ம் ஆண்டு 18-வது திருத்தச் சட்டமும் செல்திறனுள்ளவையாகும் என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

இவ் வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்படும் வரையில் புதுப்பிப்பதற்கான விண்ணப்பங்களை உடனே மறுத்து விடாமல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்த விண்ணப்பங்களை வைத்துவர வேண்டி வருமென்றும், வரைவுத் திட்டங்கள் முடிவு செய்யப்படும் வரை இயன்ற வரையில் தாற்காலிக அனுமதிகளை வழங்க வேண்டுமென்றும் கருதப்பட்டது.

1969 மார்ச் 24]

தனியார் துறை பேருந்துப் பணியாளர், அரசு அந்தந்த வழித் தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்தபோதிலும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அவர்கள் விண்ணப்பம் செய்து கொள்வதன்மேல் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைப் பணியில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுவர். இப் பணியாளர் வேலை வாய்ப்பு நிலையத்தின்மூலம் விண்ணப்பம் செய்துகொள்ளத் தேவையில்லை.

5. நிறுவனம் செயல்படுத்தல்.

(i) பேருந்துப் போக்குவரத்து.—ஒரு போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் திறன் போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சத வீதத்தையும், சாலைகளில் போக்குவரத்துக்கு ஒட்டப்படும் பேருந்துகளின் சத வீதத்தையும் பொறுத்ததாகும். போக்குவரத்துக்காகவுள்ள வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, போக்குவரத்து இயக்கத்திறன் சத வீதம், சாலைகளில் ஒரே பேருந்துகளின் சத வீதம் ஆகியவை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை	போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
1967-68 (எதிர்பார்ப்பது)	1,517	1,302
1968-69 (எதிர்பார்ப்பது)	1,843	1,677

இயக்கத்திறன்.	சாலைகளில் ஒரே பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலைகளில் ஒட்டப்பட்டவற்றின் சத வீதம்.
(4)	(5)	(6)
86 ./. 91 ./. வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS	1,259 1,585	83 ./. 86 ./. வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

சாலைகளில் விடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளது என்பது மேலே கொடுத்துள்ள புள்ளி விவரங்களிலிருந்து தெரியவரும். உள்ள பேருந்துகளை முழுதும் பயன்படுத்திக் கொள்வதன் மூலம் அவ்வாறு செய்யப்பட்டது.

இந்த ஆண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவைகுறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளி விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	ஆண்டுத் தொடக்கத் தில் வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	ஆண்டில் சேர்க்கைகள். பழையன வற்றிற்குப் புதியவை. பதிலாக.	ஆண்டு முடிவில் மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1967-68 ..	1,373	151	358
1968-69 ..	1,731	128	235

(எதிர்பார்ப்பது).

[1969 மார்ச் 24]

ஆண்டு.	ஏற்றிச் செல்லப்பட்ட பயணிகள் எண்ணிக்கை.	கட்டணம் வாங்கிய தூரம் (மைல் கணக்கில்). (Revenue Mileage.).	வசூல் (பயணச் சீட்டுகளின் விற்பனை).
	(6)	(7)	(8)
			ரூ.
1967-68	422,708,105	72,820,000	10,44,62,625
1968-69	335,634,648 (1968 டிசம்பர் வரையில்.)	69,830,147	10,26,87,763

1967-68-ல் சென்னை நகர, புற நகர், நீள்தொலைப் பேருந்துப் போக்கு வரத்துக்களில் நாளொன்றுக்கு ஒரு பேருந்து ஏற்றிச் சென்ற பயணிகளின் அன்றாட எண்ணிக்கை 920-ஆக இருந்தது. இது 1966-67-ல் 906-ஆக இருந்தது.

(ii) குரோம்பேட்டையிலும், நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகள்.— குரோம்பேட்டையிலும், நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு.	தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கென துறையினரின் பட்டறைகளில் கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1967-68	523
1968-69	362

தனியார் நிறுவனங்களில் கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகள். மொத்தம்.

(3)	(4)
.....	523
.....	362

பட்டறைகளின் எஞ்சிய திறன் பிற துறைகட்கு வேண்டியவற்றைச் செய்யப் பயன்பட்டது.

(iii) பணியாளர்.—1967-68, 1968-69 ஆண்டுகளில் இது துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

	1967-68 (31-12-1967 அன்றிருந்த படி.)	1968-69 (31-12-1968 அன்றிருந்த படி.)
(1)	(2)	(3)
(a) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—		
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் ..	308	334
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நிகழ் லாண்மைப் பணியாளர்கள்.	5,109	6,054
மொத்தம் ..	5,417	6,388

1969 மார்ச் 24]

(b) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—

(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்	623	708
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நீங்கலாக ஏனைய பணியாளர்கள்.	6,734	8,581

மொத்தம் ..	7,357	9,289
------------	-------	-------

ஆய்வு ஆண்டில் தொழில் நுட்பப் பணியாளர் எண்ணிக்கையில் 971 கூடுதலாகியது. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கையில் 1932 கூடுதலாகியது.

6. சென்னை கிளையில் கூடுதல் பேருந்துப் பணிகளும், வழித்தடங்களும்

(அ) சென்னைக் கிளையில் கீழ்க்கண்ட புதிய வழித்தடங்கள் தொடங்கப் பட்டுள்ளன :—

நகர, புறநகர் வழித்தடங்கள்.		பேருந்துகள்.
(1) வழித்தடம் எண்	38-A மூலக்கடை—பாரிமுனை	2
(2) ஷே	48-B அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டை—வடபரம்பாக்கம்.	2
(3) ஷே	25-B திருவல்லிக்கேணி—அசோகநகர்.	4
(4) ஷே	12-E அசோகநகர்—மந்தைவெளி	4
(5) ஷே	12-F விவேகாநந்தர் இல்லம்—ரங்கராசபுரம்.	3
(6) ஷே	21-F சீதக்காதிநகர்—திருவான்மியூர்.	4
(7) ஷே	38-G பாரிமுனை—சீதக்காதிநகர்	1
(8) ஷே	12-G வடபழநி—திருவான்மியூர்	2
(9) ஷே	23-E மந்தைவெளி—நாங்கம்பாக்கம் ரயில் நிலையம்.	2
(10) ஷே	58-B தங்கசாலை—காரைநடை	2
(11) ஷே	51-F சைதாப்பேட்டை—வேளச்சேரி.	2

(ஆ) கீழ்க்காணும் வழித்தடங்களில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது :—

		அதிகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து எண்ணிக்கை.
(1) வழித்தடம் எண்	70-A பிராட்வே—பழவந்தாண்டலம்.	1
(2) ஷே	எண் 23-A எழும்பூர்—இந்திராநகர் ..	2
(3) ஷே	எண் 64 நீதிமன்றம்—மாதவரம்பால் பண்ணை.	2
(4) ஷே	எண் 20 பாரிமுனை—வில்லிவாக்கம்	2

(இ) காலையிலும், மாலையிலும் மாணவர்களுக்கென தனி வண்டிகள் தொடர்ந்து விடப்பட்டன. முக்கிய சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள் முதலியவை சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட கூடுதல்

[1969 மார்ச் 24]

போக்குவரத்தைச் சமாளிக்க தனி வண்டிகள் ஒப்ப்பட்டன. கூட்டம் அதிகமாயுள்ள வண்டி நிற்குமிடங்களில் பயணச் சீட்டுகள் கொடுக்க தனி பயணிகள் வழித்துணைவரைப் போடும் முறை தொடர்ந்து செயல்பட்டது.

(ஈ) பல்கலைக்கழகக் கட்டிடத்திற்கு எதிரே “ அண்ணா சதுக்கம் ” என்றழைக்கப்படும் இடத்திற்குப் புதிய போக்குவரத்து முனை தொடங்கப் பட்டுள்ளது ; இங்கு 38-H, 11-C, 27-C, 33-A, ஆகிய எண்ணுள்ள பேருந்துகள் வந்து சேர்கின்றன. மெரினா வழியாகச் செல்லும் மற்ற பேருந்துகளும் அண்ணா சதுக்கத்தில் நிற்கின்றன.

(உ) தற்போது 23 நெரிசல்நேரப் போக்குவரத்துக்கள் (தனிப் போக்குவரத்துக்கள் உட்பட) நகரில் பல்வேறு வழித்தடங்களில் செயல்படுகின்றன. 120 வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துக்கள் மூலம் உரிய ஆதாயம் கிட்டுவதாயில்லை. அத்துடன், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து அனைத்தும் தனிப் போக்குவரத்து அனைத்தும் உரிய ஆதாயம் அளிப்பனவாயில்லை. பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் நலனை முன்னிட்டும், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்கவும் உரிய ஆதாயம் தராத இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்படுகின்றன.

(ஊ) சென்னை மாநகரிலும், மாவட்டங்களிலும் இப்போது 1,207 பேருந்துப் பணிகள் இயக்கப்படுகின்றன ; நெரிசல் நேரப் பேருந்துப் பணிகள் உட்பட இப்போது 700 நகரப் பேருந்துப் பணிகளும், 52 மாநகர—வெளியூர்ப் பேருந்துப் பணிகளும், 455 வெளியூர், மாவட்டப் பேருந்துப் பணிகளும் இயக்கப்படுகின்றன.

7. கட்டணங்களை மாற்றியமைத்தல்

சென்னை மாநகரிலும், 15 மைல் அல்லது 24 கி. மீட்டர் சுற்றளவுக்குள் அமைந்த புறநகர்ப் பகுதிகளிலும் நடத்தும் பேருந்துப் பணிகளில், 1967 செப்டம்பர் 15-ம் தேதிக்கு முன்னர் கட்டண வீதம், தோராயமாக முதல் நிலை 2 கி. மீட்டர் தொலைவுக்கு 10 காசு வீதமும், தோராயமாக அடுத்த ஒவ்வொரு 2 கி. மீட்டர் தொலைவிற்கும் 4 காசு கூடுதலாகவும் வசூலிக்கப்பட்டது. சில்லறை கொடுப்பதில் பேருந்துப் பணியாளர்களுக்கும், பயணிகளுக்கும் ஏற்படும் இடர்ப்பாட்டைத் தவிர்க்கவும் இப் பேருந்துப் பணிகளில் நிள் தொலைவுப் பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கும் பொருட்டும் இப்பணிகளுக்காகும் கட்டணங்கள் 1967 செப்டம்பர் 15-ம் தேதி முதல் கீழ்க்கண்டவாறு திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொலைவு.	1967 செப்டம்பர் 15-க்கு முன்பிருந்த கட்டணம்.		1967 செப்டம்பர் 15 முதல் பின்பற்றப் படும் கட்டணங்கள்.	
	காசு.		காசு.	
2 கி. மீட்டர்	..	..	10	10
4 கி. மீட்டர்	..	..	14	15
6 கி. மீட்டர்	..	..	18	20
8 கி. மீட்டர்	..	..	22	20
10 கி. மீட்டர்	..	..	26	25
12 கி. மீட்டர்	..	..	30	30
14 கி. மீட்டர்	..	..	34	35
16 கி. மீட்டர்	..	..	38	35
18 கி. மீட்டர்	..	..	42	40
20 கி. மீட்டர்	..	..	46	45
22 கி. மீட்டர்	..	..	50	45
24 கி. மீட்டர்	..	..	54	50

1969 மார்ச் 24]

1968 ஏப்ரல் 5-ம் தேதி முதல் இத்துறையின் புறநகர-மாவட்டப் பேருந்துப் பணிக் கட்டணங்கள் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளன. திருத்தியமைத்த கட்டண அமைப்பு கீழ்க்கண்டவாறாகும் :—

(அ) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவு அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவுக்கு அப்பால் சென்னைக்கிடை இயக்குகின்ற புறநகர்ப் பேருந்துப் பணி—

- (i) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவுடைய சுற்றுப்பகுதிக்குள். மாநகரப் பேருந்துப் பணிகளிலுள்ளவை போன்ற அதே கட்டணங்கள்.
- (ii) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவிற்கு அப்பால் ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும். கூடுதலாக 2.5 காசு வசூலிக்கப்படும்.

இக் கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்குகளாக விதிக்கப்படும்; 5 காசின் உயர்ந்த மடங்குகளுக்கு முழுமைத் தொகையாக அமைக்கப்படும்.

(ஆ) சென்னைக் கிளையின் மாவட்டப் போக்குவரத்துக்கள்.—இப் பேருந்துப் பணிகளில், குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் மட்டுமே நிற்கும் பேருந்துகள் உட்பட, 1968 ஏப்ரல் 5-ம் தேதி முதல் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 2.5 காசு வீதம் கட்டணங்கள் நிகராக வசூலிக்கப்படுகின்றன. அவ்வாறுகணக்கிடப்படும் கட்டணங்கள் 10 காசு என்னும் உயர் அளவிற்கு முழுமையாக்கப்படுகின்றன. இப் பேருந்துப் பணிகளில், குறைந்த கட்டணம் 20 காசு.

(ஈ) கன்னியாகுமரி கிளை.—நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்குள் ஓடப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளும் புறநகர்ப் பேருந்துகளும். இப் பேருந்துப்பணிகளில் சென்னை மாநகரக் கட்டண வீதம் பின் பற்றப்படுகிறது.

(உ) கன்னியாகுமரி கிளை.—நாகர்கோயிலிலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்கு அப்பாற்பட்ட தொலைவுடைய வழித்தடங்களில் ஓடப்படும் புறநகரப் பேருந்துப் பணி.

நாகர்கோயிலிலிருந்து 10 கல் தொலைவுச் சென்னை மாநகரப்பேருந்துப் பணிகளில் உள்ள அதே கட்டண வீதம்.

நாகர் கோயில் நகரிலிருந்து

10 கல் தொலைவிற்கு அப்பால் ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும்.

கூடுதலாக 2.5 காசு.

கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்குகளாக இருக்கும். இவை 5 காசின் உயர் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்படும்.

(ஊ) கன்னியாகுமரி கிளை—வெளியூர், மாவட்ட, இடை மாநிலப் பேருந்துப் பணிகள்.—இப்போக்குவரத்துகளில் கட்டணம், கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 2.5 காசு. இக்கட்டணங்கள் குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 20 காசு என்கிற கட்டணத்திற்கு உட்பட்டு 10 காசின் உயர் மடங்குகளாக முழுமையாக்கப்படும்.

8. விடுமுறை நாட்களில் சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள்.

இத் துறையினால் ஓடப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறை நாட்களாகப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படவேண்டுமென்று பொது மக்களிடமிருந்து முறையீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ம் தேதி முதற்கொண்டு விருப்பப் பயணச் சீட்டுகளைப் பயணிகளுக்கு வழங்குவதற்

[1969 மார்ச் 24]

கான திட்டமொன்றுக்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப்பயணச் சீட்டுகள் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டுகள் விடுமுறை நாட்களிலும், ஞாயிற்றுக்கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்கும் உரிய மதிப்பு ரூ. 1.50 என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1968-69-ல் இது நீடிக்கப்பட்டுள்ளது.

9. குருடர்களுக்கும், ஊனமுடையோருக்கும் சலுகை.

இத் துறையின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்கு குருடர்களுக்கும், ஊனமுடையோருக்கும் அரசாங்கம் சலுகை வழங்கியுள்ளது. வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகை குறித்த விவரங்கள் வருமாறு :—

(அ) இத் துறையின் பேருந்துகளில் குருடர்களும், ஊனமுடையோரும் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவார்கள். இவர்களுக்குத் துணை வருவோருக்கு முழுக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படும்.

(ஆ) தன் ஒரு காலேப் பயன்படுத்த இயலாத நிலையில் உள்ள முடவர்களுக்கும் சலுகை உண்டு.

(இ) குருடர் அல்லது ஊனமுடையோர் துணையின்றித் தாமே பயணம் செய்வார்களானால், அவருக்குத் துணை ஏதும் தேவையில்லை என்று கருதப்பட்டு, அவருக்குச் சலுகை ஏதும் வழங்கப்படமாட்டாது.

(ஈ) இப்பேருந்தின் மூலம் பயணம் செய்கின்ற குருடர் அல்லது ஊனமுடைய ஒருவர் சிகிச்சைப் பெற்று வருகிறார் என்று மருத்துவர் ஒருவரின் சான்றிதழைக் காண்பிக்கவேண்டும் அல்லது மருத்துவ மனைச் சீட்டைக் காண்பிக்க வேண்டும்.

(உ) இச்சலுகை நகரப் பேருந்துக்களில் மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

(ஊ) இச்சலுகை சிகிச்சை பெறும் காலத்திற்கு மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

10. நீள் தொலை பேருந்துப் போக்குவரத்து.

(அ) இவ்வாண்டில் பின்வரும் நீள் தொலைப் பேருந்து போக்குவரத்துக்கள் தொடங்கப்பட்டன.

(1) வழித்தடம்—503—சென்னை-திருச்சி—2 பேருந்துகள்.

(2) வழித்தடம்—505—ஏ—சென்னை-சேலம்—2 பேருந்துகள்

(3) வழித்தடம்—536—திருச்சி-தூத்துக்குடி—2 பேருந்துகள்.

(4) வழித்தடம்—557—சென்னை-கும்பகோணம்—2 பேருந்துகள்.

(ஆ) வழித்தடங்கள் 503-ம் 505-ஏ-ம் இரவுப் போக்குவரத்துகளாக இயக்கப்படுகின்றன.

(இ) வழித்தடம் 549—கோயம்புத்தூர்—சேலம் ரத்துசெய்யப்பட்டது. கோயம்புத்தூர்-இராமநாதபுரம் என்னும் புதிய வழித்திட்டம் 1968-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1ந் தேதியன்று இயக்கப்பட்டது.

1969 மார்ச் 24]

(ஈ) நீள் தொலைப் பேருந்துகளின் மூலம் கிடைக்கிற வருவாயைப் பெருக்கும்பொருட்டு இப்பேருந்துகளில் 35 இருக்கைகளுக்குப் பதிலாக 39 இருக்கைகள் அமைத்திருக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கம் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இப்போது கட்டப்படும் நீள் தொலைப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் 39 இருக்கைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. பழைய வண்டிகளில் படிப்படியே இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39 ஆக உயர்த்தப்பட்டு வருகிறது.

(உ) இப்போது 58 நீள் தொலை வழித்தடங்களில் 150 சர்வசதிப் பேருந்துகள் ஓட்டப்படுகின்றன.

11. கன்னியாகுமரிக் கிளையின் கூடுதல் பேருந்துகளும் வழித்தடங்களும்

(அ) கன்னியாகுமரிக் கிளையில் பின்வரும் புது வழித்தடங்கள். தொடங்கப்பட்டன :—

(1) வழித்தடம்—மாணவர் தனிப் பேருந்து—குருச்சடைக் கல்லூரி தக்கலை—1 பேருந்து.

(2) வழித்தடம்—மாணவர் தனிப் பேருந்து—நாகர்கோயில் கொளச்சல்—1 பேருந்து.

(3) வழித்தடம்—30-A—தொடுவெட்டி-தெங்கப்பட்டினம் (வழி)—கரிங்கல்—1 பேருந்து.

(4) வழித்தடம்—14-B—கொல்லங்கோடு-தொடுவெட்டி—1 பேருந்து.

(5) வழித்தடம்—74—செங்கோட்டை-திருச்செந்தூர்—2 பேருந்துகள்.

(6) வழித்தடம்—10H—நாகர்கோயில்-புத்துக்கடை—1 பேருந்து.

(7) வழித்தடம்—13-J—நாகர்கோயில்-முத்துலூர்—1 பேருந்து.

(8) வழித்தடம்—3-C—நாகர்கோயில்-கனகப்பாபுரம்—1 பேருந்து.

(ஆ) நான்கு வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துகளை அதிகப்டுத்துவதும் நீட்டிப்பதும் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

12. தொழில் நுட்ப மேம்பாடுகள்.

(அ) பணி மனைகள்—சென்னை மாநகரம்—

சென்னை மாநகரில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருமளவு அதிகரித்தமையால் ரூ. 3.00 லட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் வட சென்னையில் (மாதவரம்) மேலும் ஒரு பணி மனை கட்டப்பட்டு வருகிறது.

(ஆ) பணி மனைகள்—வெளியூர்—

கீழ்க்காணும் இடங்களில் பணி மனைகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன :—

(1) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள ராணித் தோட்டம்.

(2) மதுரை.

(3) பாளையங்கோட்டை.

(4) உதகை.

(5) பாபநாசம்.

(6) திண்டுக்கல்.

(7) வேலூர்.

(8) தஞ்சாவூர்.

(9) வந்தவாசி.

(10) ஓசூர்.

(11) கடலூர்.

(12) கோயம்புத்தூர்.

[1969 மார்ச் 24]

தகுந்த நிலம் கிடைக்காமையால் கீழ்க் காணும் இடங்களில் பணிமனைகள் கட்டும் செயற்குறிப்புகள் செயல்படுத்தப்படாமல் உள்ளன :—

- (1) தருமபுரி.
- (2) பழநி.
- (3) திருவண்ணாமலை.
- (4) காஞ்சிபுரம்.
- (5) விருதுநகர்.

(இ) பேருந்து நிலையங்கள்.—மதுரையில் பேருந்து நிலையம் ஒன்று கட்டப்பட்டது ; 1968, ஜூலையில் இது செயல்படத் தொடங்கியது. நகராட்சியின் பேருந்து நிலையங்கள் உள்ள இடங்களில் அவற்றையே அரசுப் பேருந்துகளும் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாமென்று பொதுக்கொள்கையாக முடிவெடுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த முடிவு சிக்கன நடவடிக்கையாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது ; நகராட்சிப் பணிகளையும் அரசாங்கப் பணிகளையும் ஒருங்கிணைக்கும் வகையில் இம் முடிவு எடுக்கப்பட்டது.

13. டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

(அ) சென்னையில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவு மூன்று முறை மாற்றங்களில் (Shifts) செயல்படுகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:

	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
ஆண்டு.	
1967-68	11,581
1968-69 (1968 டிசம்பர் 31 வரை)	11,438

(ஆ) நாகர்கோவிலில் உள்ள தொழிற்சாலை, புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களுக்கான தேவையைச் சரிக்கட்டவும் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவைக் குறைக்கவும் 1967 எப்ரல் ஒன்றும் தேதி முதல் மூன்று முறை மாற்றங்களில் செயல்படுகின்றது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
ஆண்டு.	
1967-68	4,211
1968-69 (1968 டிசம்பர் 31 வரை)	3,211

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதுடன், குழல் களும் (Tubes) டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

சென்ற ஆண்டைப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் நலன்கள் இத் துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன.

14. தொழிலாளர் கல்வித் திட்டம்.

நடப்பு ஆண்டில் பயிற்சியளிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்-ஆசிரியர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

1968-69 (1968 டிசம்பர் 31 வரையில்)	16
--	----

1969 மார்ச் 24]

நடப்பு ஆண்டில் பயிற்சி பெற்ற பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சி யாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1968-69

536

15. பயிற்சி.

(அ) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின் கீழ் பயிற்சியாளர் களுக்குப் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல் படுகிறது. இச் சட்டத்தின் கீழ் பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை, இந்த ஆண்டு ஆராயப்பட்டு கீழே குறிப்பிட்டவாறு எண்ணிக்கை குறிப்பிடப் பட்டது. திருத்தியமைத்த திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சிபெறும் காலம், இரண்டு ஆண்டுகளாகும் :—

பயிற்சியாளர்கள்
எண்ணிக்கை.

தொழில்		பயிற்சியாளர்கள் எண்ணிக்கை.				
(1)		(2) சென்னைக் கிளை.	(3) அரசாங்கப் போக்கு மத்தியப் பணிகளில்.	(4) கன்னியாகுமரி பிரிவு.	(5) மொத்தம்.	
கம்மியர் (மோட்டார் வண்டி)	.. ..	101	16	19	136	
உலோகம் பற்றவைப்பவர்	.. ..	4	3	2	9	
கடைசல்காரர்	.. ..	..	3	1	4	
பெஞ்சு பொருத்துநர்	.. ..	..	..	1	1	
மொத்தம்	.. ..	105	22	23	150	

பயிற்சியாளர்களுக்கு உதவித்தொகை கீழ்க்காணும் வீதங்களில் அளிக்கப் படுகிறது :—

சென்னை யில்.	அரசாங்கப் போக்கு வரத்து மத்தியப்பணிக் களரியில்.	கன்னியா குமரிக் கிளையில்.
--------------	---	---------------------------

(ரூபாய் மாதத்திற்கு.)

(i) பயிற்சியின் முதல் ஆண்டுக்கு.	70	60	60
(ii) பயிற்சியின் அடுத்த ஆண்டுக்கு.	80	70	70

இப் பயிற்சியில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் இயன்றவரை இத் துறையின் பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்படுகின்றனர். பயிற்சித் தொழில்களில், குறிப்பாக, கம்மியர் (மோட்டார் வண்டிகள்) தொழில்களில் பயிற்சி பெற்ற வர்களை நியமிப்பதில் இத் திட்டம் இத்துறைக்குப் பலனளிக்கிறது.

(ஆ) பொறியியல் பட்டம் பெற்றவர்களுக்கும் தகுதிப் பட்டயம் பெற்றவர் களுக்கும் இந்திய அரசின் பயிற்சி உதவிப் பணம் வழங்குவதற்கான திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப் படுகிறது.

[1969 மார்ச் 24]

(இ) தகுதிப் பட்டயப் பட்டதாரர்களுக்கு துறைப் பணிக்களரியில் சம்பளம் பெறும் பயிற்சி பெறுபவர்களாகப் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. நகரப் பணி மனைகளில் இத்துறை 40 பயிற்சியாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்கிறது; அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் 24 பேருக்கும் கன்னியாகுமரி கிளையில் 30 பேருக்கும் ஒரே சமயத்தில் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது.

(ஈ) இத்துறையின் தொழிலாளர்களது மக்களுக்கும் அவர்களைச் சார்ந்து வாழ்வோருக்கும் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டுவருகிறது. ஓராண்டுக் காலப் பயிற்சியின்போது பயிற்சியாளர்களுக்கு, முதல் ஆறு திங்களுக்கு ரூ. 1 வீதத்தில் நாட்படியும் அடுத்த ஆறு திங்களுக்கு ரூ. 1.50 நாட்படியும் அளிக்கப்படுகிறது. பயிற்சியைத் திறம்பட முடித்த பின்னர், இத்துறையில் அவர்கள் வேலைக்கமர்த்தப்படுகின்றனர்.

16. தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் பணி நலங்கள்.

சென்ற ஆண்டு ஆய்வுரையில் விவரித்துள்ள நலன்கள் உட்படக் கீழ்க்காணும் நலன்களும் இந்த ஆண்டில் தொழிலாளர்களுக்கு நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளன.

(அ) இதுவரையில் இரவு முறை மாற்றுப் பணிகளில் ஈடுபட்ட தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மட்டுமே சில நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு இரவு அலுவல் படி பெறத் தகுதியுடையவர்களாயிருந்தனர். 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 6-ம் தேதி முதற்கொண்டு கீழ்க்காணும் வீதங்களில் ராவல் பணிபுரிவோருக்கும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

வகை.

இரவு நேர
அலுவல் படி
ஒரு நாள்
இரவுக்கு.

ரூ.

(1) பாதுகாப்பு அதிகாரி	1.05
(2) பணியாளர் மேற்பார்வையாளர்	0.45
(3) காவலாளி	0.40

(ஆ) குரோம்பேட்டை, அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியிலுள்ள சில தொழிலாளர்களுக்குச் சென்னை மாநகரத்திற்கும் குரோம்பேட்டை பணிக்களரிக்கும் இடையே பயணம் செய்ய ரயில்வே சீசன் டிக்கட் கட்டணத்திற்கு ஈடாகத் தொழிலாளர் ஒருவருக்கு ஒரு மாதத்திற்கு ரூ. 7 என்னும் உயர் அளவிற்கு உட்பட்டு படி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. இவர்கள், சென்னையிலுள்ள அரசாங்க “ஆட்டோமொபைல்” பணிக்களரியில் முன்னர் பணியாற்றிக் குரோம்பேட்டைக்கு மாற்றப்பட்டவர்களாவர். ரயில்வே கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டதன் விளைவாக உயர் அளவு திங்கள் ஒன்றுக்கு 1967-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 1-ம் நாள் முதல் ரூ. 7-லிருந்து ரூ. 7.70 ஆக உயர்த்தப்பட்டது.

(இ) டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்குப் பொருந்தும் ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியத் திட்டம், திருத்தியமைக்கப்பட்டது; உபவொரு நாளும் ஒவ்வொரு முறைமாற்றுப் பணியிலும் எவ்வளவு யார்ப்புகள் செயல்படுகின்றன என்னும் அடிப்படையில் உற்பத்தித்திறன் குறிப்பிடப்பட்டது. பூரிப்பூதிய ஆண்டான 1966-67 முதல் (1966 அக்டோபர் முதல் 1967- செப்டம்பர் வரையில்) இத் திருத்தியமைத்த திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. கூடுதல் பூரிப்பூதியமாகத் தொழிலாளர்களுக்கு தோராயமாக ரூ. 500 அளிக்கப்பட்டது.

1969 மார்ச் 24]

(ஈ) (i) மைகோ, பெங்கலூர்,
(ii) டெல்கோ, ஜாம்ஷெட்பூர்;
(iii) அசோக் லேலண்ட், எண்ணூர், ஆகிய இடங்களில் சிறப்புப் பயிற்சிபெற தொழிலாளர்கள் அனுப்பப்பட்டனர்.

(உ) பூரிப்பூதிய ஆண்டாகிய 1967-68-க்கு (1967, அக்டோபர் முதல் 1968, செப்டம்பர் வரையில்) குரோம்பேட்டை, அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்கும் சலுகையாக ஊக்கப்பூரிப்பு ஊதியத் திட்டமும் வருகைப் பூரிப்பூதிய திட்டமும் தனியே பிரிக்கப்பட்டது.

(ஊ) இதுவரையில் வெளியூர்களிலுள்ள தொழிலாளர்களின் சம்பளமும் படிக்களம் தலைமையிட அலுவலகத்திலிருந்து பெறப்பட்டு வந்தன; மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களுக்கு வழங்கப்படுவதற்கு அனுப்பப்பட்டுவந்தன. இம் முறையினால் கால தாமதம் ஏற்பட்டுவந்தது; இதன் காரணமாக, வெளியூர்களிலுள்ள தொழிலாளர்கள் ஒவ்வொரு மாதமும் 7-ம் தேதியிலிருந்து 10-ம் தேதிக்குள் அவர்கள் சம்பளத்தைப் பெற்றுவந்தார்கள். இதனால் போக்குவரத்தில் ரசிதப் பட்டிகளும் தவறிவிட ஏதுவாயின. இதன் காரணமாக வெளியூர்களிலிருந்து துணைப்பட்டிகள் சம்பளத்திற்காகத் தயாரித்துச் சென்னைக்கு அனுப்பப்பட்டு வந்தன. 1968, ஆகஸ்டு 1-ம் தேதி முதல் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களிலுள்ள பணிமனைகளின் மேற்பார்வையாளர்கள், கருவூலத்தில் கணக்குத் தொடர்பு வைத்துக்கொண்டு, உள்ளூர்க் கருவூலத்திலிருந்து தொழிலாளர்களின் சம்பளத் தொகையை அளிக்கத் தேவையான பணத்தைப் பெற்றுக்கொள்ள அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். இந்த முறை தொழிலாளர்களின் சம்பளக் கேட்பைத் தீர்ப்பதில் ஏற்படும் கால தாமதத்தைப் பெருமளவு குறைத்து துறையின் திறமையையும் மேம்படுத்த உதவியது.

17. நலப் பணிகள்.

(1) மருத்துவ உதவி.—ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைக்கும் அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியிலுள்ள பணிக்களரிக்கும் கன்னியா குமரி பிரிவிற்சும் மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும் சிகிச்சைக்குப் பணியாளர்கள் விலைக்குவாங்கியதுமான விலை உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசாங்கம் ஈடு செய்கிறது. இத் துறையுடன் குடும்ப நலத் திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப் பட்டுள்ளது.

(2) வீட்டு வசதி.—குரோம்பேட்டையில் 90 குடும்பங்கள் வசிப்பதற்கு வீடுகள் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இத்திறைப் பணியாளர்களுக்கு, குறைந்த செலவில் வீடுகள் கட்டும் திட்டத்தின்கீழ் 188 குடியிருப்புகள் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

(3) கருணை உதவி.—அளிக்கப்படும் நலன் 3 (6) பாராவில் விளக்கப் பட்டுள்ளது. இத்துடன் அபராத நிதியும், காயமடையும் தொழிலாளருக்கு ரூ. 791 வரையில் நிதியுதவி அளிக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டது. 3 விபத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு ரூ. 1,140 அளிக்கப்பட்டது.

(4) பொழுதுபோக்கு வசதிகள்.—முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுது போக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசாங்கம் ரூ. 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 23-ம் தேதி ஒரு நூல்நிலையம் திறக்கப்பட்டுள்ளது.

(5) நியாய விலைக்கடை.—1964-ம் ஆண்டு மே மாதம் 1ந் தேதி முதல் இக்கடை செயல்பட்டு வருகிறது. கட்டுப்பாட்டுப் பொருள்கள் அனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது நியாய விலைக்கடையில் 1,900 உறுப்பினர்கள் சேர்ந்துள்ளனர்,

[1969 மார்ச் 24]

18. பொதுத் தொடர்புப்பணிகள்.

(1) 1968-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 31-ந் தேதி வரையில் நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்திற்கு இருக்கை ஒதுக்கம் செய்யப்பட்ட பயணச் சீட்டுகள் தொடர்பாகத் திருப்பிச் செலுத்தப்படும் தொகை தலைமையிட அலுவலகத்தில் மட்டும் திருப்பிச் செலுத்தப்பட்டது. இதனால் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்கு பெருமளவு இடர்பாடும் பணம் பெறுவதில் காலதாமதமும் ஏற்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 1-ந் தேதி முதல் இத் தொகையை அப்பயணச் சீட்டுகள் வாங்கப்பட்ட இடத்தில் அங்கு வசூலான தொகையிலிருந்து அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டது. இதனால் பயணிகள் தங்கள் தொகையைத் திருப்பிப் பெற்றுக் கொள்ள வசதி ஏற்பட்டது. இதனால் இத்துறைக்கும் பொதுமக்களுக்கும் உள்ள தொடர்பு பெருமளவில் மேம்பட்டது.

(2) பொதுமக்களிடமிருந்து வரும் முறையீடுகளும், குறைகளும் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுகின்றன. காலம் மாற்றுதல், வழித்தடங்களை நீட்டித்தல், வழித்தடங்களை மாற்றுதல் ஆகிய பணிகள் பயணம் செய்வோரின் வசதிக் கேற்பத் தகுந்தவாறு செய்யப்படுகின்றன.

(3) இழந்த பொருள் பிரிவிற்குப் பயணிகளின் 2,106 பொருள்கள் வந்துசேர்ந்தன. அவற்றில் 517 பொருள்கள் அவற்றை இழந்த வரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) செய்தித்தாள் மூலமும், அனைத்திந்திய வானொலி மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புகளை மக்களுக்கு அறிவிக்க 80 செய்திக் குறிப்புகள் இத் துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(5) 1968-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 23-ந் தேதியில் துறைமுகம் என்ற பெயரை சீதக்காதி நகர் என்று மாற்ற விழா ஒன்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ந் தேதியில் அப்போது பொதுப்பணி அமைச்சராய் இருந்த திரு. மு. கருணாநிதி அவர்களால் மதுரையில் புதிய பேருந்து நிலையம் ஒன்று திறக்கப்பட்டது.

(6) ஏற்புபெற்ற அரசு மருத்துவ மனைகளில் சிகிச்சை பெற பேருந்தில் பயணம் செய்ய குருடர்களுக்கும், உடல் ஊனம் உடையவர்களுக்கும் இத்துறை, பேருந்து சீட்டுகள் அளித்து வருகிறது.

19. மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

1955-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 15-ந் தேதி முதல் செயல்படும் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம், இம் மாநிலத்தில் பொதுப் பணித் துறை நீங்கலாக அரசின் பல துறைகளைச் சேர்ந்த மோட்டார் வண்டிகளைச் செப்பணிடுதல், பேணுதல் பணியைச் செய்ய அமைந்ததாகும்.

அரசின் பல துறைகளின் மோட்டார் வண்டிகள் திறம்படவும் சிக்கன முறையிலும் பேணப்படுவதற்காக மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம் சீரமைக்கப்பட வேண்டும் என்று 1966-ல் கருதப்பட்டது.

அரசின் பல துறைகளால் நிர்வகிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, அரசப்பணிகள் விரிவடையும் காரணத்தால் படிப்படியாக அதிகரித்து வந்துள்ளன; அதிகரித்து வரும் இந்த வண்டிகளைப் பேணும் பணியை மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தினால் கவனிக்க முடியவில்லை.

வண்டிகளைச் சிக்கனமாகவும் திறம்படப் பேணவும் பாதுகாக்கவது தனியார் பணிக்களரிகளை நம்பும் அவசியத்தை இயன்ற அகவு தவிர்க்கவும், கீழே குறிப்பிட்ட மூன்று நிலைகளில் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தின் முழு அமைப்பையும் சீரமைப்பதற்கு உரிவான செயற்குறிப்புகள் அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்பட்டன.

1969 மார்ச் 24]

முதல் நிலை.—கூடுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல் ; எல்லாப் பணிகளாக இருக்கும் போதுமான கருவிகளையும் துணைக் கருவிகளையும் வழங்குதல். உதிரிப் பாகங்களின் இருப்பை ஏற்படுத்த மத்தியக் கொள்முதல், சேமித்தல் பிரிவை உருவாக்குதல்.

இரண்டாம் நிலை.—சென்னை மத்தியப் பணிக்களரிக்காகப் புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டுதல்; மதுரை, சேலம், தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களிலுள்ள பணிக்களரிகளுக்கான கட்டிடங்களை மேம்படுத்துதல்.

மூன்றாம் நிலை.—கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரியிலும் இரண்டு பணிக்களரிகளை ஏற்படுத்துதல்.

சீரமைப்புத் திட்டத்தின் முதல்நிலை ஏறத்தாழ 1967-ல் முழுவதும் நிறைவேற்றப்பட்டது. அனுமதிக்கப்பட்ட பல தொழில் நுட்பப் பதவிகளில் அலுவலர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர்; மிகையான கருவிகளும் துணைக் கருவிகளும் வாங்கப்பட்டு எல்லாப் பணிக்களரிகளுக்கும் வழங்கப் பட்டன. சீரமைத்துச் செப்பனிடப்பட்ட வண்டிகளைக் கணக்கிட்டே மகல் நிலை செயல்படுத்தப்பட்ட பரங்கினை அறிந்துகொள்ள முடியும்.

மத்தியக் கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவு, 1966-ல் அமைக்கப்பட்டது. அரிய இணைப்புக் கருவிகளும் விரைந்து செலுத்தும் பாகங்களும் தயாரிப்பாளர்களிடமிருந்தும் மொத்த வணிகர்களிடமிருந்தும் மொத்த அளவில் வாங்கப்பட்டு வருகின்றன. மத்திய பணிக்களரிக்கு வேளச்சேரியில் சிறந்த கட்டிடம் ஒன்றைக் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது; இங்கு ஏற்கெனவே தகுந்த இடம் ஒன்று கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. சேலத்தில் புதிய கட்டிடங்கள் ஏற்கெனவே கட்டப்பட்டுள்ளன; நீர் வழங்கும் இணைப்பும் மின்சார இணைப்பும் இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை. இதுபோன்றே மதுரையிலும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை ஏற்கெனவே கையகப் படுத்திய புதிய இடத்தில் சிறந்த பணிக்களரி ஒன்றைக் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. தஞ்சாவூரில், தற்போதுள்ள இடத்தில் கூடுதல் கட்டிடம் கட்டப்படும்.

மூன்றாவது நிலையை நிறைவேற்றுவதற்கு ரூ. 26 லட்சம் நிதி உதவி தேவைப்படுகிறது; இரண்டாவது நிலை முற்றிலும் நிறைவேற்றப்பட்டதும் இது மேற்கொள்ளப்படும். இவ்வாறு இந்த மூன்று சீரமைப்பு நிலைகளும் முடிவுற்றதும், அரசின் எல்லாத் துறைகளையும் சேர்ந்த வண்டிகளைச் சிறந்த அளவில் சிக்கனமாகவும் திறம்படவும் செப்பனிட முடியுமென்றும் தனியார் பணிக்களரிகளை நம்பியுள்ள நிலை பெருமளவு தவிர்க்க முடியுமென்றும் கருதப்படுகிறது. 1968 டிசம்பர் திங்களில் கார் செப்பனிடும் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அமைச்சர்களின் காரங்களையும், தலைமைச் செயலகம், அரசாங்க விருந்தினர் மாளிகை ஆகியவற்றின் காரங்களையும் செப்பனிடுவது இதன் பணியாகும். கார்களைச் செப்பனிட வதற்காக பணியாளர்களின் ஒரு பிரிவினர், நியமிக்கப்பட்டு, இவர்கள் இப்போது அப் பணிகளை நிறைவேற்றி வருகின்றனர். இதனால் அரசாங்கத் திற்கு ஓரளவு சேமிப்பு ஏற்படுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

20. பொது.

(1) சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இருவரும் இத்துறையின் அதிகாரிகளும் அடங்கிய குழு ஒன்றை, இத்துறையின் உதவாத வண்டிகளைச் சரியாக மதிப்பிட்டு, எலம் விடுவதற்காக அரசாங்கம் அமைத்தது. இக்குழு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒருமுறை கூடுகிறது; உதவாதவையாக ஒதுக்கப்பட்ட வண்டிகளைப் பார்வையிடுகிறது; அந்த வண்டிகள் எலம் விடப்படும்போது இக்குழு நேரில் கண்காணிக்கின்றது.

(2) பேருந்துகளில் விளம்பரம் வெளியிடுவது 1968-69-ஆம் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதில் 1968-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ந் தேதி வரையில் ரூ. 1.31 லட்சம் வருவாய் கிடைத்தது. சென்னைக் கிளையில் 1967-68-ல் ரூ. 1.20 லட்சமே பெறப்பட்டது என்பது குறிப்பிடத் தக்கது.

[1969 மார்ச் 24]

(3) விளம்பரங்களை வெளியிடுவதன் மூலம் வருவாயைப் பெருக்கும் நோக்கத்துடன், இந்த ஆண்டில் பொதுமக்கள் தொடர்பு-விளம்பர அதிகாரி ஒருவரை அரசு நியமித்துள்ளது.

(4) கடந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட விவாதத்தில் அப்போதைய மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் (தற்போது முத அமைச்சர் அவர்கள்) அளித்த உறுதி மொழியையொட்டி உயர் அதிகாரக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அதன் ஆய்வு வரம்பு கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

(i) விரயத்தைத் தவிர்க்கவும் இத்துறை செய்த முதலீடுகளைப் பொறுத்து இத்துறை செயல்படுவதை மேம்படுத்தவும் வழி வகை காணுதல் ;

(ii) இத்துறையின் தொழிலாளர்களின் தற்போதைய சம்பளத்தையும் முன்னேற்ற வாய்ப்புகளையும் அவர்களுக்கு வசதியளிக்கும் நிலைகளையும் ஆராய்தலும் அவற்றைச் செயல்படுத்தும் வழி, வகைகளைக் கூறுதலும்.

1969-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதிக்கு முன்னர் அதன் அறிக்கையை அளிக்குமாறு இக்குழு கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது ; இக்குழுவின் அறிக்கையை அரசு ஆய்ந்து தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கும். இத்துறைக்கு விரயம் ஏற்படுத்தும் சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்தின் வருவாயை அதிகரிப்பது பற்றி இத்துறை தொடர்ந்து கவனம் செலுத்தி வருகிறது.

1967, டிசம்பர் முதற்கொண்டு சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்தில் பல மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. கூடுதல்களும் குறைப்புகளும் நீட்டிப்பும் மாற்று ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டுள்ளன. 1967, டிசம்பரில் உள்ளவாறு மாநகரப் போக்குவரத்தின் 80 சதவீதம் ஆதாரமற்றதாக உள்ளது. கிடைத்துள்ள புள்ளி விவரங்களின்படி பல வழித்தடங்களின் வசூல் தொகையை அதிகரிக்க பல மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. குறைந்த வருவாய் கிடைக்கும் வழித்தடங்கள், மேம்பாட்டிற்காக அடிக்கடி மாற்றத்துக்கு உட்பட்டு வருகின்றன.

சென்னை மாநகர-வெளியூர்ப் போக்குவரத்துக்கள் உட்பட மாநகரில் 751 பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. 1967- ஜூன் திங்களில் 61 நெருக்கடி நேரப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டிருக்க இப்போது 10 நெருக்கடி நேரப் பேருந்துகள் மட்டுமே இயக்கப்படுகின்றனவென்று குறிப்பிடத்தக்கதாகும். காலையில் ஒன்றும் மாலை யில் ஒன்றுமாக இரண்டு சிறு தொலைவுப் போக்குவரத்துக்களை அதாவது மாணவர் சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. மாணவர் சிறப்புப் பேருந்துகள் விடப்படும் முன்னரும் பின்பும் விரும் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு சூழ்நிலைக்கேற்ப நான்கு மணி நேர அல்லது எட்டு மணி நேர பணி அட்டவணை கொடுக்கப்படுகிறது. இப்போக்குவரத்துகள் சிக்கனமற்றவை என்றும் ஆதாயமற்றவை என்றும் கருதப்பட்டது. எனவே, இப்போக்குவரத்துகள் ஆதாயமுள்ளதாக மட்டுமன்றி, குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் வகையில் இந்த சிறு தொலைவுப் போக்குவரத்துகள் குறித்து ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு பணி அட்டவணை வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நடைமுறையில் முறையான வழித்தடப் போக்குவரத்துக்களுடன் மாணவர் சிறப்புப் போக்குவரத்துக்கள் சிலவற்றையும் இயக்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. சிறு தொலைவுப் போக்குவரத்துகள் சில, 2 முறை மாற்றுகளில் முழு நாள் போக்குவரத்தாக அதாவது 16 மணி நேரம் இயக்கப்படும் வகையில் மாற்றப்பட்டுள்ளன.

ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் வசூலாகும் தொகையை அதிகரிக்க ஒரு வழித்தடத்தின் பேருந்துகளை, நெரிசல் இல்லாத நேரங்களில் மற்றொரு வழித்தடத்திலோ அல்லது அவ்வழித்தடத்தின் பகுதியிலோ இயக்குவது மற்றொரு நடவடிக்கையாகும். 11-பி, 11-சி வழித்தடங்கள் இதற்கு எடுத்துக்காட்டாகும். நெரிசல் இல்லாத நேரத்தில்

1969 மார்ச் 24]

11-சி வழித்தட வண்டிகள், 12-பி வழித்தடத்திலும், 11-பி வழித்தட வண்டிகள், 29-பி வழித்தடத்திலும் இயக்கப்படுகின்றன. சில வழித்தடங்களில் ஆதாயமற்றுக் போக்குவரத்தை நடத்துவதும் நெரிசல் இல்லாத நேரங்களில் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.

கட்டண வசூலை அதிகரிக்கும் பொருட்டு வழித்தடங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளன. வழித்தடங்களை மாற்றியமைத்ததிலும் பேருந்துகளை மாற்றி வழங்குதலும் கீழ்காணும் இரு நோக்கங்களுக்காகச் செய்யப்பட்டுள்ளன.

(1) வசூலை அதிகப்படுத்தல்

(2) அண்மைக் காலத்தில் எழுந்துள்ள புதிய குடியிருப்புகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்துதல்.

வசூலை அதிகப்படுத்தவும் ஆதாயமற்றப் போக்குவரத்தைத் தவிர்க்கவும் இத்துறை முனைப்பாக முயற்சிகள் மேற்கொண்டபோதிலும் ஆதாயமற்ற முறையில் இயங்குவதற்குப் பலகாரணங்கள் உள்ளன. குறிப்பிட்ட இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் வேண்டுமென்றும் வசதிகள் வேண்டுமென்றும் ஒரு சில தொகுதி மக்கள் குரல் எழுப்பியதன் காரணமாக ஆதாயம் தரத்தக்க வழித்தடங்களில் பேருந்துப் பணியை நீட்டிக்க இயலாததாகிவிட்டது.

ஒரே சமயத்தில் பேருந்துகள் பல ஒன்றாகச் சேர்ந்து ஒன்றன்பின் ஒன்றாக, வருவது, போக்குவரத்துத்துறை ஆதாயமற்ற முறையில் இயக்கப் படுவதற்குக் காரணமென்று காணப்பட்டது. பேருந்துகள் இவ்வாறு ஒன்றன்பின் ஒன்றாக வருவதற்குக் காரணங்களாவன:—

(அ) இருப்புப் பாதை-சாலைக் கடவு போன்ற போக்குவரத்து தடைகள், சாலைச் சீரமைப்புப் பணிகளினால் பேருந்து மாற்று வழி செல்லுதல்.

(ஆ) குறிப்பிட்ட ஒரு பகுதியில் பல வழித்தடங்கள் அமைந்திருத்தலும் ஒவ்வொரு வழித்தடத்திற்கும் தனித்தனி இடைவெளி நேரம் இருத்தலும்.

இரண்டாவது குறிப்பிடப்பட்ட காரணம் பற்றி ஆராய்ந்து அதைப் போக்கும் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது, முதற் காரணம், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டில் அடங்காது.

மாநகரப் போக்குவரத்தில் காணப்பட்ட மற்றொரு குறை யாதெனில், வழித்தடங்களின் சில பகுதிகளில்மட்டும் பயணிகள் அதிக அளவு பயணம் செய்கின்றனர் என்பதும் புறப்படுமிடத்திலிருந்து பேருந்து சேர்விடம் வரையில் அவ்வாறு இருப்பதில்லையென்றும் அறியப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய பகுதிகளில் அதிக அளவுப் பேருந்துகளை விடுவதன் மூலம் மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கலாம்.

மேலே சொல்லப்பட்டதிலிருந்து, மாநகரப் போக்குவரத்தைப்பொறுத்த வரையில் வசூலை அதிகரிக்கவும் ஆதாயமற்ற முறையில் இயக்கப்படுவதைக்குறைக்கவும் எல்லா முயற்சிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளனமென அறியப்படும், அதே சமயத்தில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை பெருமளவிற்கு இருக்கும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை அதிகரித்தும் அண்மைக் காலத்தில் எழுந்த புதிய குடியிருப்பிடங்களுக்குப் பேருந்துத் தொடர்பு ஏற்படுத்தியும் ஆவன செய்யப்பட்டுள்ளமையும் அறியப்படும். வாடகைக் காரர்கள் பொதுமக்களால் பயன்படுத்தப்படுவது குறைந்துள்ளது என்றும் தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையினால் தங்கள் தொழில் அச்சுறுத்தப்படுவதாகவும் வாடகைக்கார் ஒட்டுபவர்கள் கருதுவது பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியின் சிறப்பு நிர்வாகத்துக்குச் சான்றாகும். இப்போது, வழித்தடங்கள் சிலவற்றிலிருந்து ஆதாயம் கிடைக்காத போதிலும் மாநகரின் மூலை முடுக்குகளில் எல்லாம் தமிழ் நாடு அரசாங்கப்

[1969 மார்ச் 24]

பேருந்துகள் செல்கின்றன ; முக்கியச் சாலையிலும் வழிமட்டும் அவைகள் செல்வதில்லை. பொதுமக்களுக்குப் பயன்தரும் நிறுவனம் என்ற முறையிலும் பொது வணிக நிறுவனம் என்ற முறையிலும் இத்துறை செவ்விய முறையில் பணியாற்றி வருகின்றது.

புள்ளி விவர அறிக்கை I.

பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கையும்.

ஆண்டு.	ஆண்டு இறுதியில் இருந்த பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.		ஆண்டில் சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	
	(1)	(2)	(3)	
1959-60		561	386	
1960-61		695	537	
1961-62		770	569	
1962-63		814	629	
1963-64		950	690	
1964-65		1,076	789	
1965-66		1,256	937	
1966-67		1,373	1,069	
1967-68		1,731	1,259	
1968-69 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை).		1,966	1,585	

புள்ளி விவர அறிக்கை II.

ஆண்டொன்றில் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக, புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையையும் காட்டும் புள்ளி விவர அறிக்கை.

ஆண்டு.	பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.		அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.		மொத்தம்.
	(1)	(2)	(3)	(4)	

1959-60	.. .. .	114	10	124
1960-61	.. .. .	35	134	169
1961-62	.. .. .	11	75	86
1962-63	.. .. .	130	44	174
1963-64	.. .. .	43	136	179
1964-65	.. .. .	137	126	263
1965-66	.. .. .	113	180	293
1966-67	.. .. .	105	117	222
1967-68	.. .. .	151	358	509
1968-69 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை).	.. .. .	128	235	363

1969 மார்ச் 24]

புள்ளி விவர அறிக்கை III.

1959-60-ம் ஆண்டிலிருந்து 1968-69-ம் ஆண்டு வரை கிடைத்த வருவாய் ஏற்பட்ட செலவு, நிகர வருவாய், ஆதாயம் ஆகியவற்றின் விவரம்.

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	ஏற்பட்ட செலவு.	நிகர வருவாய்.	நிதி-நிகர ஆதாயம்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)					
1959-60	266.53	201.70	64.83	37.73	27.10
1960-61	316.27	239.67	76.60	61.37	15.23
1961-62	391.65	297.21	94.44	75.81	18.63
1962-63	468.96	378.72	90.24	77.82	12.42
1963-64	550.83	487.10	63.73	91.82(—)	28.09
1964-65	675.82	589.43	86.39	104.63 (—)	18.24
1965-66	839.27	740.67	98.60	112.99 (—)	14.39
1966-67	968.15	896.55	71.60	132.60 (—)	61.00
1967-68	1,223.81	1,087.99	135.82	159.07 (—)	23.25
1968-69 (எதிர் பார்க்கப்படுபவை).	1,544.71	1,350.60	194.11	189.90 (+)	4.31

புள்ளி விவர அறிக்கை IV.

நேர்முகச் செலவையும் மறைமுகச் செலவையும் காட்டும் விவர அறிக்கை, தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை.

பாகம் I.

செலவின் விவரம்.	1967-68 (கணக்குகள்).	1968-69 (எதிர் பார்க்கப் படுபவை).
(1)	(2)	(3)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)		

A. I. நேர்முகச் செலவு—

(1) போக்குவரத்துப் பணியாளர், தொழில் நுட்பப் பணியாளர் ஆகியோருக்குக் கொடுக்கப்படும் ஊதியம்.	240.21	310.10
(2) எரிபொருள்	236.70	286.85
(3) பயர்களும், பூபுகளும்	42.43	68.00
(4) உதிரி பாகங்களும், துணைப்பகுதிகளும் ..	111.81	94.28
(5) பழுது பார்த்தலும், செப்பணிதலும் ..	16.11	70.00
(6) மோட்டார் வண்டி வரியும், மேல் வரியும்.	179.90	238.50
(7) அதிகாரிகள், பணியாளர்கள் சம்பளம்	27.41	33.48
(8) வாடகை, வீதங்கள், வரிகள், உடை, ஏனைய சில்லறைச் செலவுகள்.	35.25	37.92

[1969 மார்ச் 24]

பாகம்—I தொடர்ச்சி.

செலவின் விவரம்.

1967-68
(கணக்குகள்).1968-69
(எதிர்
பார்க்கப்
படுபவை).
(3)

(1)

(2)

A. I. நேர்முகச் செலவு—தொடர்ச்சி.

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

9. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப்பணிக்களரில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	73.75	73.63
10. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	31.42	33.07
மொத்தம்—நேர்முகச் செலவுகள் ..	994.99	1,245.83

B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் நேர்முகச் செலவு—

ரூ. காசு. ரூ. காசு.

1. சென்னைக் கிளை	1.22	1.19
2. கன்னியாகுமரி கிளை	1.17	1.14
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி	1.26	1.24

II. A. மறைமுகச் செலவு—

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

1. விடுப்பும் ஓய்வூதியும்	20.78	23.34
2. தணிக்கைக் கட்டணம்	0.98	1.05
3. மூலதனத்தின் மீது வட்டி	59.87	69.40
4. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப்பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	7.94	7.73
5. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	3.43	3.25
மொத்தம்—மறைமுகச் செலவு ..	93.00	104.77

ரூ. காசு.

ரூ. காசு.

B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் மறைமுகச் செலவு—

1. சென்னைக்கிளை	0.13	0.12
2. கன்னியாகுமரிக்கிளை	0.06	0.06
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி	0.09	0.08

1969 மார்ச் 24]

பாகம் II.

செலவின் விவரம்.	(1)	1967-68	1968-69
		(கணக்குகள்).	(எதிர் பார்க்கப் படுபவை).
		(2)	(3)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் நேர் முகச் செலவுகள்.		889.82	1,139.13
2. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கும் ஆகும் நேர்முகச் செலவுகள்.		105.17	106.70
3. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் நேர்முகச் செலவு.		994.99	1,245.83
4. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் மறை முகச் செலவு.		81.63	93.79
5. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கும் ஆகும் மறைமுகச் செலவு.		11.37	10.98
6. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் மறை முகச் செலவு.		93.00	104.77
7. மொத்தம்—அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை நிறுவனத்துக்காகும் நேர்முகச் செலவும் மறைமுகச் செலவும்.		1,087.99	1,350.60

பாகம் III.

(1)	(2)	சேர்க்கும் தொகை.		(4)
		1967-68	1968-69 (எதிர் பார்க்கப் படுவது).	
				1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதி நிலவரப்படி முன்னேற்ற இருப்பு.
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)		
1. தேய்மானம் ஒதுக்க நிதி		159.28	189.80	697.38
2. வளர்ச்சி நிதி		..	..	27.78
3. பயணிகள் வசதி நிதி		..	..	3.06
4. வீட்டு வசதி நிதி		..	..	10.64
மொத்தம்..		159.28	189.80	738.86

[1969 மார்ச் 24]

புள்ளி விவர அறிக்கை V.

மூலதன முதலீடு.

கீழ்க்கண்ட தேதிய நிலவரப்படி.	மொத்தம்.	ஒவ்வொரு ஆண்டு சேர்க்கை.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1959 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	3,01.84	25.66
1960 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	3,68.08	66.24
1961 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	4,33.66	65.58
1962 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	4,96.05	62.39
1963 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	5,11.06	15.01
1964 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	6,88.54	177.48
1965 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	8,48.86	1,60.32
1966 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	10,02.02	1,53.16
1967 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	12,03.17	2,01.15
1968 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	14,20.51	2,17.34
1969 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி (தற்காலிகமானது.)	16,40.68	2,20.17

புள்ளி விவர அறிக்கை IV.

குரோம்பேட்டை அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில்
கட்டப்பட்ட பேருந்து மேல்பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு. கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
1958-59	66
1959-60	83
1960-61	97
1961-62	127
	(20 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 3 சரக்கும் பேருந்துகள் உட்பட.)
1962-63	122
	(28 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1963-64	182
	(37 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 7 சரக்கும் பேருந்துகள் உட்பட.)

1969 மார்ச் 24]

கால அளவு	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை
1964-65	292 (42 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், சரக்குப் பேருந்துகளாக மாற்றப்பட்ட 60 பேருந்துகள் ஏனைய 15 -பணிகள் உட்பட.)
1965-66	324 (23 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 61 பணிகள் உட்பட.)
1966-67	342 (15 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக 7 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 151 பணிகள் உட்பட.)
1967-68	432 (5 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 133 விசைப் பேருந்துகள், 2 சரக்குப் பேருந்துகள் மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக 2 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 4 பணிகள், உலகத் தொழிற் சந்தைக்காக 3 சிறப்புப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1968-69 (எதிர் பார்க்கப்படுபவை.)	390 (62 விசைப் பேருந்துகள், 1 சரக்குப் பேருந்து, மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக 5 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 102 பணிகள் உட்பட.)

புள்ளி விவர அறிக்கை VII.

இராணித் தோட்டம் பணிக்களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்து மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு.	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1964-65	44 (4 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1965-66	60 (21 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட ஆனால் ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 23 பணிகள் நீங்கலாக.)
1966-67	72 (7 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கான 32 பணிகள் உட்பட.)
1967-68	111 (12 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், அரசாங்கத்தின் மற்ற துறைகளுக்கான 12 பேருந்து மேல் பகுதிகள் உட்பட.)
1968-69 (எதிர் பார்க்கப்படுபவை)	86 (12 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் ஏனைய துறைகளுக்கான 6 பணிகள் உட்பட.)

[1969 மார்ச் 24]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும்.
விவர அறிக்கை.

தொடர் எண்.	வழித்தட எண்.	பேருந்து களின் எண்ணிக்கை.	வழி.	ஒட்டப்படும் நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	404-B	2	சேலம்—திருச்சி	2-4-1968.
2	141	2	சென்னை—போளூர்	24-4-1968.
3	95-B	1	சென்னை—திருப்பாவைவனம் ..	17-4-1968.
4	411	1	நாமக்கல்—ரெங்கபாயன்காடு ..	26-6-1968.
5	414	1	திருப்பூர்—ரெங்கபாயன்காடு ..	8-5-1968.
6	143	1	சென்னை—கம்மாவண்பாளையம் ..	11-5-1968.
7	370	1	திருநெல்வேலி—மதுரை ..	19-5-1968.
8	415	1	தருமபுரி—குண்டக்கோட்டை ..	27-5-1968.
9	415-A	1	தருமபுரி—தேன்கனிக்கோட்டை ..	27-5-1968.
10	19-D	1	அடையாறு—செம்பாக்கம் ..	1-6-1968.
11	203-A	1	வேலூர்—திண்டிவனம் ..	5-6-1968.
12	416	1	வேலூர்—ரெங்கபாயன்காடு ..	10-6-1968.
13	19E	2	அடையாறு—திருப்போளூர் ..	11-6-1968.
14	19-F	2	அடையாறு—மகாபலிபுரம் ..	11-6-1968.
15	131	1	சென்னை—பெரும்புதூர் ..	22-7-1968.
16	271	1	கோயம்புத்தூர்—சேலம் ..	6-8-1968.
17	417	2	அரியலூர்—சேலம் ..	9-8-1968.
18	213	1	திண்டிவனம்—கச்சிரப்பாளையம் ..	14-8-1968.
19	214	2	சிதம்பரம்—திண்டிவனம் ..	15-8-1968.
20	88-E	1	சென்னை—சனங்கலம் ..	17-8-1968.
21	136-A	1	சென்னை—திமிரி ..	17-8-1968.
22	271	1	கோயம்புத்தூர்—சேலம் ..	1-9-1968.
23	98	1	சென்னை—வேங்கல் ..	16-9-1968.
24	86-A	1	சோளிங்குர்—சென்னை ..	22-9-1968.
25	272	1	பலாணி—பழனி ..	3-10-1968.
26	216	2	வேலூர்—அனந்தபுரம் ..	18-10-1968.
27	452-A	1	அத்தி பெல்லி எல்லை— திருவண்ணாமலை.	18-10-1968.
28	370	1	திருநெல்வேலி மதுரை.	சந்திப்பு— 4-11-1968.
29	108	4	சென்னை—சேலம்	1-12-1968.
30	129	2	சென்னை—செங்கற்பட்டு — ..	1-12-1968.
31	97-B	1	சென்னை—திருத்தணி	1-12-1968.
32	58-C	2	சென்னை—பழவேற்காடு ..	1-12-1968.
33	81-B	2	சென்னை—விளாம்பூர்	1-1-1969.
34	130	2	சென்னை—வந்தவாசி	1-1-1969.
35	139-A	1	சென்னை—அரியூர்	1-1-1969.
36	143-B	2	சென்னை—சிதாளம்பட்டி ..	1-1-1969.

1969 மார்ச் 24]

நாட்டுடைமையைக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும்
விவர அறிக்கை—தொடர்ச்சி.

தொடர் எண்.	வழித்தட எண்.	பேருந்து களின் எண்ணிக்கை.	வழி.	ஓட்டப்படும் நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
37	143	1	சென்னை—கும்மலார்பாளையம் ..	....
3	121-A	2	சென்னை—ஸ்ரீபெரும்புதூர் ..	1-1-1969.
39	97	1	சென்னை—திருத்தணி ..	1-1-1969.
40	97-C	1	சென்னை—திருத்தணி ..	1-1-1969.
41	103	3	சென்னை—நாயுடுப்பேட்டை ..	1-1-1969.
42	112-A	2	சென்னை—சத்தியவேடு ..	1-1-1969.
43	114	2	சென்னை—காளஹஸ்தி ..	1-1-1969.
44	112	1	சென்னை—வரதபாளையம் ..	1-1-1969.
45	113-A	1	சென்னை—புந்தவாக்கம் ..	1-1-1969.
46	76-B	2	காஞ்சிபுரம்—சென்னை ..	1-1-1969.
47	76-D	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை ..	1-1-1969.
48	76-C	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை ..	1-1-1969.
49	82-A	2	சென்னை—மேதம்பாக்கம் ..	1-1-1969.
50	51-C	1	சென்னை—சேவியூர் ..	1-1-1969.
51	52	3	சென்னை—பல்லாவரம் ..	1-1-1969.
52	55-A	1	சென்னை—திருநீர்மலை ..	1-1-1969.
53	60	2	சென்னை—அனகாபுத்தூர் ..	1-1-1969.
54	20-A	2	சென்னை—அம்பத்தூர் ..	1-1-1969.
55	138-A	1	சென்னை—கடம்பத்தூர் ..	1-1-1969.
56	54-A	1	சென்னை—தண்டரை ..	1-1-1969.
57	54	1	சென்னை—பூந்தமல்லி ..	1-1-1969.
58	50-A	1	சென்னை—திருவேற்காடு ..	1-1-1969.
59	54-F	1	சென்னை—நேமலூர் ..	1-1-1969.
60	50	1	சென்னை—மதுரவாயல் ..	1-1-1969.
61	52-A	2	சென்னை—ஓல்கட்டளை ..	1-1-1969.
62	54-G	2	சென்னை—திருமிகை ..	1-1-1969.
63	53-B	3	சென்னை—தண்டரை ..	1-1-1969.
64	92-A	1	சென்னை—ஊத்துக்கோட்டை ..	1-1-1969.
65	56-D	1	தியாகராயநகர்—மணலி ..	1-12-1968.
66	78	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை (அதிக மாக்கப்பட்டது).	1-1-1969.
67	79	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை (அதிக மாக்கப்பட்டது).	1-1-1969.
68	108	1	சென்னை—சதுரங்கப்பட்டினம் ..	1-1-1969.

[1969 மார்ச் 21]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும்
விவர அறிக்கை—தொடர்ச்சி.

தொடர் எண். வழித்தட எண். பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. வழி. ஒட்டப்பரும் நாள்.

(1) (2) (3) (4) (5)

கன்னியாகுமரி பிரிவில் இயங்கும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

வழித்தட எண்.	வழித்தடம்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஒட்டப்பரும் நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4)
17-E	நாகர்கோயில்—மொண்டக்காடு	1	20—5—1968.
18-A	நாகர்கோயில்—பெரியக்காடு	1	1—7—1968.
19-C	நாகர்கோயில் (வழி).—கொளச்சல்—ராஜாக்க மங்கலம்	1	22—6—1968.
17-F	நாகர்கோயில்—பெருஞ்சாணி	1	25—5—1968.
17-G	நாகர்கோயில்—பூத்துரை	1	25—5—1968.
16-C	பூத்துரை—கொளச்சல்	1	10—6—1968.
12-C	நாகர்கோயில் (வழி).—தோடுவெட்டி—ராஜாக்க மங்கலம்	1	10—6—1968.
17-H	நாகர்கோயில்—(வழி) அசாரி பள்ளம்—தோடு வெட்டி—முட்டம்.	1	10—6—1968.
65	நாகர்கோயில்—திருநெல்வேலி	6	1—7—1968.
65-A	நாகர்கோயில்—(வழி) எருவாடி—திருநெல் வேலி.	1	1—7—1968.
66	கன்னியாகுமரி—திருநெல்வேலி	1	1—7—1968.
26-A	நாகர்கோயில்—(வழி) வேலமாட—ராஜா ஊர்.	1	4—7—1968.
19-C	நாகர்கோயில்—(வழி) ராஜாக்கமங்கலம்—கொளச்சல்.	1	5—7—1968.
41	கொளச்சல்—அருமானை	1	6—7—1968.
41-A	கொளச்சல்—தோடுவெட்டி	1	6—7—1968.
16-C	பூத்துரை—கொளச்சல்	2	10—7—1968.
14-B	தோடுவெட்டி—கொல்லங்கோடு	1	10—7—1968.
15-D	தோடுவெட்டி—அலென்சோளி	1	10—7—1968.
15-E	குழித்துரை—பனச்சமூட்	1	10—7—1968.
42	மணக்குடி—வீரணி	2	14—7—1968.
22-A	தோடுவெட்டி—அழகியபாண்டிபுரம்	1	1—10—1968.
38-A	நாகர்கோயில்—கேசவன்பூத்தென்துரை	1	1—11—1968.
13-H	தக்கலை—குலசேகரம்	1	2—9—1968.
10-B	நாகர்கோயில்—(வழி) ராஜாக்கமங்கலம்—கொளச்சல்.	1	25—5—1968.